

LANDSCOURANT

VAN ARUBA

JAARGANG: 1999 | 1 OKTOBER 1999 | EDITIE NO. 20

INHOUD

- Abonnementsprijs ingaande 1 januari '90, inclusief portokosten, per jaar bij vooruitbetaling Afls. 60,-.
- Losse nummers Afls. 4,-.

Uitgever: Directie Wetgeving,
Ministerie van Justitie

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 25 augustus 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
FETINA BAROUD, wonende in Aruba, en
IBRAHIM BABETTI, wonende op Curaçao.

De advocaat,
mr C.A. Francis

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 1 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ALBERT FRANCISCO TROMP en
DOROTHY XIOMARA VAN DER LINDE, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr R.E. Offringa

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 8 september 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
RODRIGO BADUA VERSES, wonende in Aruba, en
LILIBETH PASCUA MADARANG, wonende in Libanon.

De advocaat,
mr C. Lejuez

ONDERCURATELESTELLING

Bij vonnis van 26 augustus 1999 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is LAURIANO DELFIN HERNANDEZ, geboren op 5 april 1946 in Aruba onder curatele gesteld wegens verkwisting en het zich bevinden in een gedurige staat van onnozelheid.

Namens verzoeker,
mr J.F.M. Zara

BEKENDMAKING

Door de inlegger van het postspaarbankboekje nummer 00705 is aangifte gedaan dat bovengenoemd boekje in het ongerede is geraakt, en is om afgifte van een duplicaat-boekje verzocht.
Vier weken na deze bekendmaking zal ingevolge artikel 7 van het Postspaarbankbesluit, een duplicaat-postspaarbankboekje worden afgegeven waardoor het origineel komt te vervallen.

BEKENDMAKING

Door de inlegger van het postspaarbankboekje nummer 01366 is aangifte gedaan dat bovengenoemd boekje in het ongerede is geraakt, en is om afgifte van een duplicaat-boekje verzocht.
Vier weken na deze bekendmaking zal ingevolge artikel 7 van het Postspaarbankbesluit, een duplicaat-postspaarbankboekje worden afgegeven waardoor het origineel komt te vervallen.

BEKENDMAKING

Door de inlegger van het postspaarbankboekje nummer 01368 is aangifte gedaan dat bovengenoemd boekje in het ongerede

is geraakt, en is om afgifte van een duplicaat–boekje verzocht.
Vier weken na deze bekendmaking zal ingevolge artikel 7 van het Postspaarbankbesluit, een duplicaat–postspaarbankboekje worden afgegeven waardoor het origineel komt te vervallen.

BEKENDMAKING

Door de inlegger van het postspaarbankboekje nummer 01371 is aangifte gedaan dat bovengenoemd boekje in het ongerede is geraakt, en is om afgifte van een duplicaat–boekje verzocht.
Vier weken na deze bekendmaking zal ingevolge artikel 7 van het Postspaarbankbesluit, een duplicaat–postspaarbankboekje worden afgegeven waardoor het origineel komt te vervallen.

BEKENDMAKING

Door de inlegger van het postspaarbankboekje nummer 02432 is aangifte gedaan dat bovengenoemd boekje in het ongerede is geraakt, en is om afgifte van een duplicaat–boekje verzocht.
Vier weken na deze bekendmaking zal ingevolge artikel 7 van het Postspaarbankbesluit, een duplicaat–postspaarbankboekje worden afgegeven waardoor het origineel komt te vervallen.

MEDEDELING
CARIBBEAN SILK A.V.V.
(in liquidatie)

Hierbij delen wij mede dat per 1 januari 1997 MeesPierson Trust (Aruba) N.V. haar ontslag heeft ingediend als wettelijk vertegenwoordigster van bovengenoemde vennootschap.

De voormalige wettelijk
vertegenwoordigster,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
L.G. Smith Boulevard 62, postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
DIWERF N.V.
(in liquidatie)

In de op 9 september 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap werd besloten de vennootschap te ontbinden.

De vereffenaar,
Exgress N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 162
Postbus 4145
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
OOTMARSUM N.V.
(in liquidatie)

In de op 9 september 1999 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap werd besloten de vennootschap te ontbinden.

De vereffenaar,
Exgress N.V.
p/a L.G. Smith Boulevard 162
Postbus 4145
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
COMPART INVESTMENTS A.V.V.
(in liquidatie)

In een op 16 juni 1998 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap werd besloten tot haar ontbinding per dezelfde datum.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
COMPART LEASE A.V.V.
(in liquidatie)

In een op 16 juni 1998 gehouden buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van bovengenoemde vennootschap werd besloten tot haar ontbinding per dezelfde datum.
Het plan van uitkering, houdende de grondslagen van de verdeling, is bij de

Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
BALIKEN STEEL
CONSTRUCTION N.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van bovengenoemde vennootschap in liquidatie is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
INTERPROJEKT ANTILLEN N.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van bovengenoemde vennootschap in liquidatie is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
POLMED LEASE N.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van bovengenoemde vennootschap in liquidatie is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
TELSTAR INTERNATIONAL N.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording van bovengenoemde vennootschap in liquidatie is bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage neergelegd.

De vereffenaar,
AMTR Management N.V.
Dominicanessenstraat 22, postbus 1256
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
AZULMARE A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

De rekening en verantwoording is ter kennisgeving aan een ieder neergelegd zowel bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba als ten kantore van de vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
Postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
GARRICK INVESTMENT
CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)
gevestigd in Aruba

De rekening en verantwoording is ter kennisgeving aan een ieder neergelegd zowel bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba als ten kantore van de vertegenwoordiger van de vereffenaar.

De vertegenwoordiger van de vereffenaar,
MeesPierson Trust (Aruba) N.V.
Postbus 1218
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
HOPIMORE A.V.V.
(in liquidatie)

De rekening en verantwoording betreffende bovenstaande vennootschap liggen ter inzage bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba.

De vereffenaar,
Manacor (Aruba) N.V.
Caya G.F. Betico Croes 85, postbus 1023
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
SILMAR CORPORATION A.V.V.
(in liquidatie)

Bovenstaande vennootschap is geliquideerd en haar naam is in het handelsregister doorgehaald.

De vereffenaar,
Manacor (Aruba) N.V.
Caya G.F. Betico Croes 85, postbus 1023
Oranjestad, Aruba

LIQUIDATIE
NEW BEDFORD HILLS A.V.V.
(in liquidatie)

is geliquideerd en de naam is doorgehaald in het handelsregister.

De vereffenaar,
EuroTrust International N.V.
Sun Plaza, suite 306
L.G. Smith Boulevard 160, postbus 109
Oranjestad, Aruba

OPENBARE VERKOOP
KRACHTENS RECHTERLIJK BEVEL

Op dinsdag 19 oktober 1999 des namiddags om veertien uur zal in de vergaderzaal van de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba aan de Zoutmanstraat no. 21 te Oranjestad, Aruba, ten overstaan van notaris mr F.E.E. Tjon Ajong, of haar plaatsvervanger, krachtens rechterlijk bevel in het openbaar bij opbod aan de meest biedende worden verkocht:

* het recht van erfpacht tot 22 maart 2036 op een perceel domeingrond, groot 462 m2, gelegen te Seroe Preto in Aruba, nader omschreven in meetbrief nummer 163 van 30 september 1975, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Seroe Preto no. 41-B;

* het recht van erfpacht tot 12 juni 2038 op een perceel domeingrond, groot 883 m2, gelegen ten zuidoosten van de verharde weg leidende van Seroe Pretoe naar Seroe Blanco te San Nicolas in Aruba, zoals nader omschreven in meetbrief nummer 7 van 8 februari 1978, met het daarop gebouwde plaatselijk bekend als Seroe Preto no. 18-A.

De veilingsvoorwaarden zijn ter Griffie van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba gedeponeerd en houden ondermeer in dat iedere bieder gehouden is terstond een bankgarantie of andere vorm van zekerheid te stellen tot nakoming van zijn bod en de bijkomende kosten.

De notaris,
mr F.E.E. Tjon Ajong
Spinozastraat 3, Oranjestad, Aruba
Tel. 822947/822611/837973, fax. 821303

OPENBARE VERKOOP

Op 11 november 1999 's-middags om 14:00 uur zal ten overstaan van mr J.W. Bödeker, kandidaat-notaris, waarnemende de vacante standplaats van de heer mr J.R. Croes, destijds notaris in Aruba, in het CARIBBEAN TOWN BEACH RESORT (voorheen HOTEL TALK OF THE TOWN) aan de L.G. Smith Boulevard 2, Oranjestad, Aruba, in het openbaar bij opbod aan de meestbiedende worden verkocht krachtens rechterlijk bevel ex artikel 409 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van Aruba:

1. het recht van erfpacht tot 14 april van het jaar 2058 op een perceel domeingrond groot ongeveer 724 m2, gelegen te Turibana, meetdocument 181 van 1997 kavel nummer 9 (2-D-3) toentertijd afkomstig van het perceel kadastraal bekend als Land Aruba Tweede Afdeling Sectie D nummer 1078, groot 1.285.573 m2;
2. het recht van erfpacht tot 15 februari van het jaar 2056 op een perceel domeingrond groot 952 m2, gelegen te Keito, kadastraal bekend als Land Aruba Tweede Afdeling Sectie C nummer 1562, onbebouwd.

De veilingsvoorwaarden zijn gedeponeerd ter Griffie van het Gerecht in Eerste Aanleg, zittingsplaats Aruba en liggen voorts

ter inzage ten kantore van bovengenoemde notaris mr J.R. Croes, aan de L.G. Smith Boulevard 64 te Oranjestad in Aruba.

De waarnemend-notaris,
mr J.W. Bödeker

OPENBARE AANBESTEDING

De minister van Justitie en Publieke Werken is voornemens in het openbaar aan te besteden:

Het project:
Aanleg van zandwegen in het verkavelingsplan Weg Fotein, volgens bestek DOW nr. 13, dj. 1999.

Korte omschrijving van het werk:
Het aanleggen van zandwegen in het verkavelingsplan Weg Fontein te San Nicolas.

Uitvoeringstermijn:
20 werkweken na datum van aanvang.

Het bestek is vanaf 23 september 1999 verkrijgbaar bij de Dienst Openbare Werken (DOW) tegen betaling van Afl. 200,-, welk bedrag dient te worden voldaan bij de kassier van de DOW.
De openbare bescheiden liggen ter inzage vanaf 23 september 1999 bij de DOW bij het secretariaat van de Dienst.

Inlichtingen worden verstrekt op 30 september 1999 om 10:00 uur v.m. bij de DOW.
De nota van inlichtingen wordt vastgesteld op 1 oktober 1999.
De openbare aanbesteding vindt plaats op 8 oktober 1999 om 11:00 uur v.m. op het kantoor van het Hoofd van de Dienst Openbare Werken.

De inschrijver moet bij zijn inschrijving de volgende bescheiden overleggen:
1. bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en Nijverheid Aruba;
2. bereidheidsverklaring tot het instellen van een bankgarantie;
3. de staat van eenheidsprijzen voor verrekening van meer- en minderwerken;
4. een lijst van in te schakelen onderaannemers;
5. een lijst van in te zetten materieel.

Inschrijving dient te geschieden op het bij het bestek gevoegde en gewaarmerkte inschrijvingsbiljet.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 198/1986
(Voorschriften voor de bouw en uitrusting van gastankers)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 130g, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 198/1986 komt te luiden:

Artikel 1

De bepalingen van deze bekendmaking en de als bijlage bij deze bekendmaking gevoegde resolutie A.328(IX) van de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (Gas Carrier Code), die op 14 juni 1983 is vastgesteld, met uitzondering van de onderdelen 1.1, 1.2, 1.4.32, 1.6 en 1.7, zijn van toepassing op:

a. een gastanker gebouwd vóór 1 juli 1986, en
1. waarvoor het bouwcontract is gesloten na 31 oktober 1976; of
2. indien geen bouwcontract is gesloten, gebouwd na 31 december 1976; of
3. opgeleverd aan de eerste eigenaar na 30 juni 1980;

b. dan wel een schip waarvan de verbouwing tot gastanker is begonnen vóór 1 juli 1986, en
1. waarvoor het contract is gesloten na 31 oktober 1976; of
2. waarvan, indien geen contract is gesloten, de verbouwing is begonnen na 31 december 1976; of
3. waarvan de verbouwing is voltooid na 30 juni 1980.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze bekendmaking en de bijlage wordt onder een gastanker verstaan: een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van enige lading bestaande uit vloeibaar gemaakt gas of zekere andere stoffen zoals vermeld in de opsomming van minimum-eisen in hoofdstuk XIX van de bijlage van deze bekendmaking, dan wel van vloeibaar gemaakte gassen die niet zijn vermeld in de opsomming van minimum eisen, maar die gelijke gevaren kunnen opleveren.

Artikel 3

1. Wat betreft de nadere toepassing van de bepalingen van deze bekendmaking en bijlage zullen de door de Maritieme Veiligheidscommissie van IMO goedgekeurde interpretaties worden gevolgd.

2. Wat betreft de toevoeging van nieuwe stoffen aan de Gas Carrier Code zullen de door de Maritieme Veiligheidscommissie van IMO aangenomen richtlijnen worden gevolgd.

Artikel 4

In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 van het Schepenbesluit 1965, zijn de constructie, de uitrusting, de inrichtingen, de opstellingen en de materialen van een gastanker, voorzover daarvoor in deze bekendmaking en bijlage voorschriften worden gegeven, onderworpen aan de navolgende onderzoeken:

1. een onderzoek voordat de gastanker in dienst wordt gesteld of voordat het Certificaat van Geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk voor de eerste maal wordt afgegeven. Dit onderzoek omvat een volledige inspectie van de in de aanhef bedoelde constructie, uitrusting, inrichtingen, opstellingen en materialen, en is zodanig dat het zeker is dat ten volle wordt voldaan aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze bekendmaking en bijlage;

2. periodieke onderzoeken met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar, die zodanig zijn dat het zeker is dat de in de aanhef bedoelde constructie, uitrusting, inrichtingen, opstellingen en materialen voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze bekendmaking en bijlage;

3. een tussentijds onderzoek. Dit onderzoek dient te worden gehouden in de periode gelegen tussen twee en drie jaar na het onderzoek als bedoeld onder 1, onderscheidenlijk onder 2, en moet zodanig zijn dat het zeker is dat veiligheidsuitrusting en overige uitrusting en de daarvoor van belang zijnde pomp- en pijpleidingsystemen voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze bekendmaking en bijlage en hun goede werking is verzekerd. Het Certificaat van Geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk moet worden voorzien van een aantekening door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waaruit blijkt dat het tussentijds onderzoek heeft plaatsgevonden.

4. jaarlijkse onderzoeken. Deze onderzoeken dienen ieder jaar te worden gehouden tijdens de drie maanden die vooraf gaan of volgen op de verjaardatum van het onderzoek, bedoeld onder 1, onderscheidenlijk onder 2, en moeten een algemene inspectie omvatten die zodanig is dat het zeker is dat de in de aanhef bedoelde constructie, uitrusting, inrichtingen, opstellingen en materialen in alle opzichten in bevredigende staat verkeren en geschikt zijn voor de dienst waarvoor de gastanker is bestemd. Het Certificaat van Geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk moet worden voorzien van een aantekening door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waaruit blijkt dat het jaarlijks onderzoek heeft plaatsgevonden.

5. een aanvullend onderzoek; het bepaalde in artikel 6, zesde lid, van het Schepenbesluit 1965, is hierbij van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5

1. Indien uit een gehouden onderzoek als bedoeld in artikel 4, onder 1 of 2, is gebleken dat een gastanker aan de desbetreffende bepalingen van de bekendmaking en bijlage voldoet, kan op verzoek van de eigenaar door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een Certificaat van Geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk worden afgegeven.

2. Bij de afgifte van een eerste Certificaat van Geschiktheid, dan wel bij vernieuwing van een Certificaat van Geschiktheid wordt op het certificaat aangetekend aan welke amendementen op de Gas Carrier Code de gastanker voldoet.

3. Een certificaat als bedoeld in het eerste lid, kan op verzoek van de eigenaar ook worden afgegeven ten behoeve van een gastanker die is gebouwd of verbouwd voor de in artikel 1 genoemde data, mits de gastanker overigens volledig voldoet aan de bepalingen van deze bekendmaking en bijlage.

Artikel 6

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven Certificaat van Geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn den 5 jaar. Verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat tot een periode van langer dan 5 jaar is niet mogelijk. Wanneer het certificaat niet tijdig is voorzien van de aantekeningen als bedoeld in artikel 4, onder 3 of 4, vervalt het.

Artikel 7

Bij het gereedmaken voor belading, bij het laden, tijdens de reis, bij het lossen, bij het gasvrij maken en reinigen van de ladingtanks, pompkamers, kofferdammen en andere ruimten binnen het ladinggedeelte van de gastanker, dienen de bepalingen van Hoofdstuk XVIII van de bijlage van deze bekendmaking te worden nagekomen.

Artikel 8

1. Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

2. Met het in deze bekendmaking bedoelde certificaat worden gelijkgesteld certificaten afgegeven door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, welke certificaten zijn afgegeven op basis van onderzoekingen die aan gelijkwaardige eisen voldoen.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst, met uitzondering van de bijlage bij deze bekendmaking, die in Nederland ter inzage ligt bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Willem Witsenplein 6 te Den Haag en bij de Scheepvaartinspectie, 's-Gravenweg 665 te Rotterdam.

Van de terinzagelegging van de bijlage in de Nederlandse Antillen en in Aruba zal mededeling worden gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 198/1986 (Stcrt. 1986, 100). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. De tekst van de Gas Carrier Code is niet meer in Nederlandse vertaling als bijlage bij de bekendmaking gevoegd, maar in de bekendmaking wordt nu verwezen naar de authentieke Engelse tekst van de Code, die als bijlage bij de bekendmaking is opgenomen. Verder is in artikel 8 een bepaling betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen opgenomen.
De ontwerp-bekendmaking is op 25 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0648/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.575), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 1 en 4, tweede lid.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde producten, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 8 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 204/1986
(Nadere regels voor elektrische installaties)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 204/1986 komt te luiden:

Artikel 1

Op elektrische installaties als bedoeld in het Schepenbesluit 1965, Bijlage II, hoofdstuk D, zijn de in de navolgende normbladen opgenomen normen van toepassing:

NEN 10 092-101 - definities en algemene bepalingen;
NEN 10 092-201 - ontwerp-algemeen;
NEN 10 092-202 - beveiliging;
NEN 10 092-203 - akoestische en optische signalen;
NEN 10 092-301 - generatoren en motoren;
NEN 10 092-302 - schakel- en verdeelinrichtingen;
NEN 10 092-303 - energie- en verlichtingstransformatoren;
NEN 10 092-304 - halfgeleideromzetters;
NEN 10 092-305 - accumulatorbatterijen;
NEN 10 092-306 - verlichtingsarmaturen en toebehoren;
NEN 10 092-307 - verwarmings- en kooktoestellen;
NEN 10 092-401 - installeren en beproeven van de installaties;
NEN 10 092-501 - elektrische voortstuwingsinstallaties;
NEN 10 092-502 - tankers;
NEN 10 092-503 - wisselstroom-voedingssystemen met spanningen van meer dan 1kV en ten hoogste 11kV;
NEN 10 092-504 - besturing, regeling en instrumentatie; en
NEN 10 092-505 - verplaatsbare boorinstallaties buitengaats.

Artikel 2

Indien het schip gebouwd is volgens de regels van een erkend klassebureau worden met betrekking tot de elektrische installaties de betreffende voorschriften van dat klassebureau toegepast.

Artikel 3

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 204/1986 (Stcrt. 1986, 199). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 2 is een bepaling opgenomen die uitvoering geeft aan artikel 14 van richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties. Dit artikel verplicht iedere lid-staat van de Europese Unie er op toe te zien dat schepen varend onder zijn vlag worden gebouwd en onderhouden overeenkomstig de voorschriften van een erkende organisatie betreffende de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur. Verder is in artikel 3 een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische eisen en technische normen.
De ontwerp-bekendmaking is op 15 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0583/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG.
De ontwerp-bekendmaking is op 29 september 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.522), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technisch voorschrift kan worden aangewezen artikel 1.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde elektrische installaties, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 3 de bovengenoemde bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

---

[1] Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987
(Voorschriften betreffende geluidniveaus aan boord van schepen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 63a van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 komt te luiden:

Artikel 1

Geluidniveaus aan boord van schepen voldoen aan het bepaalde in de bijlage bij deze bekendmaking.

Artikel 2

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting en de bijlage in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 213/1987 (Stcrt. 1987, 132). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr.83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 2 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 13 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0565/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 24 september 1997 tevens gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.509), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235).
Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de voorschriften in de bijlage behorende bij de bekendmaking.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde zeeschepen van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 1 augustus 1987, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen.
Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 2 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften.
De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

[1]. Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bijlage behorend bij Bekendmaking aan de scheepvaart no. 213/1987)

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE GELUIDNIVEAUS AAN BOORD VAN SCHEPEN

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1- ALGEMEEN

1.1 Strekking

1.1.1 De voorschriften van deze bijlage verschaffen normen ter voorkoming van potentieel schadelijke geluidniveaus aan boord van schepen en van normen voor
een aanvaardbaar akoestisch milieu voor de zeevarenden.

1.1.2 Er worden voorschriften gegeven voor:
.1 de bescherming van de zeevarende tegen het gevaar van gehoorverlies als gevolg van blootstelling aan lawaai in omstandigheden waarin het thans nog niet mogelijk is de geluidniveaus te beperken tot een niveau dat niet potentieel schadelijk is;
.2 de meting van de geluidsniveaus en van de geluidbelasting; en
.3 de vaststelling van maximaal toelaatbare geluidniveaus voor alle ruimten waartoe de zeevarenden in de regel toegang hebben.

1.2 Doel

1.2.1 De voorschriften van deze bijlage hebben ten doel de geluidniveaus te begrenzen en de blootstelling aan schadelijk geluid te beperken, teneinde:
.1 veilige arbeidsomstandigheden te scheppen door aandacht te besteden aan de noodzaak van mondelinge communicatie en de hoorbaarheid van alarmen, alsmede aan een leefmilieu in controlestations, navigatieruimten, radiostations en bemande machinekamers, waarin evenwichtige beslissingen kunnen worden genomen;
.2 de zeevarende te beschermen tegen buitensporig hoge geluidniveaus die zouden kunnen leiden tot gehoorverlies; en
.3 de zeevarende een redelijke mate van welzijn te verschaffen in slaap-, recreatie- en andere verblijfsruimten en voorts omstandigheden te scheppen voor het herstel van de gevolgen van blootstelling aan hoge geluidniveaus.

1.3 Toepassing

1.3.1 De voorschriften van deze bijlage zijn van toepassing op schepen van 1600 ton of meer waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 1-8-1987.
1.3.2 De voorschriften van deze bijlage welke betrekking hebben op potentieel gevaarlijke geluidniveaus zijn eveneens van toepassing op schepen van 1600 ton of meer waarvoor het bouwcontract is gesloten voor 1-8-1987, voor zover zulks, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in het operationele vlak redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

1.3.3 De voorschriften van deze bijlage zijn van toepassing op schepen van minder dan 1600 ton waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 1-8-1987,
voor zover zulks, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

1.3.4 De voorschriften van deze bijlage zijn niet van toepassing op:
dynamically supported craft zoals luchtkussenvoertuigen en draagvleugelboten;
vissersvaartuigen;
pijpenleggers;

kraanschepen;
verplaatsbare booreenheden;
baggermaterieel; en
schepen die niet werktuiglijk worden voortbewogen.

1.3.5 Ten aanzien van schepen die ontworpen zijn en gebruikt worden voor reizen van korte duur of voor andere doeleinden waarbij het schip voor korte perioden in de vaart is, is het bepaalde in 4.2.3 en 4.2.4 slechts van toepassing in havenconditie, mits de perioden onder havenconditie worden gebruikt voor rust en ontspanning.

1.3.6 De voorschriften van deze bijlage zijn van toepassing op schepen die zich in de haven of op zee bevinden met zeevarenden aan boord.

1.3.7 De voorschriften van deze bijlage zijn niet van toepassing op passagiershutten en andere passagiersverblijven, geen werkruimten zijnde.

1.4 **Omschrijvingen**

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

1.4.1 *Ruimten voor accommodatie:* hutten, kantoren, ziekenverblijven, eetzalen, recreatieruimten (zoals conversatiezalen, rooksalons, bioscoopruimten, bibliotheekruimten, alsmede sportzalen en hobbyruimten) en ruimten voor dekrecreatie voor de zeevarenden.

1.4.2 *Hulpwerktuigen:* andere werktuigen dan de hoofdvoortstuwingswerktuigen die in werking zijn wanneer het schip normaal in de vaart is, zoals hulpdieselmotoren, turbogeneratoren, hydraulische motoren en pompen, compressoren, ketelventilatoren en tandradpompen.

1.4.3 *Geluidniveau-A:* het gemeten of berekende geluidniveau, uitgedrukt in dB(A) overeenkomstig de door de Internationale Elektronische Commissie ter zake opgestelde regels.

1.4.4 *Doorlopend bemande ruimten:* ruimten waarin de voortdurende of langdurige aanwezigheid van zeevarenden noodzakelijk is voor normale werkperioden.

1.4.5 *Kraanschip:* een schip met permanent opgestelde kranen dat in principe is ontworpen voor hijswerkzaamheden.

1.4.6 *Werkruimten:* de ruimten waarin de voornaamste navigatiemiddelen, de scheepsradio-installatie of de noodkrachtbron zijn ondergebracht of waar de brandalarm- of de brandbestrijdingsapparatuur is gecentraliseerd, alsook de ruimten die gebruikt worden voor kombuizen, hoofdpantries, bergplaatsen (behalve afzonderlijke pantries en kasten), post- en speciekamers, werkplaatsen andere dan die welke deel uitmaken van ruimten voor machines en soortgelijke ruimten.

1.4.7 *Dynamically supported craft:* een vaartuig dat op of boven water kan voortbewegen en eigenschappen bezit die afwijken van die van conventionele

schepen met waterverplaatsing en tevens voldoet aan elk van de volgende kenmerken:

.1 het gewicht, of een belangrijk gedeelte daarvan, wordt bij een wijze van varen gedragen door andere dan hydrostatische krachten; en

.2 het vaartuig kan met zodanige snelheden varen dat het kengetal VgL gelijk is aan of groter is den 0,9 waarin v = de maximumsnelheid in m/s, L = de lengte op de waterlijn in m en g = de versnelling van de zwaartekracht in m/s2.

1.4.8 *Gehoorbeschermingsmiddel:* een hulpmiddel dat gedragen wordt om het geluidniveau ter plaatse van de oren van de drager te verminderen.

1.4.9 Niet opgenomen.

1.4.10 Equivalent geluidniveau Leq (H): een denkbeeldig ononderbroken geluidniveau-A gedurende een tijdsinterval (H) waarvan de energie-inhoud overeenkomt met de energie-inhoud van het werkelijke geluid over die periode.

$$L_{eq} = 10 \lg \frac{1}{T} \int_0^T \left(\frac{p_a(t)}{p_o}\right)^2 .dt$$

waarin T = meettijd
Pa(t) = A-gewogen momentane geluiddruk
Po = 20 x 10-6 pascal (referentieniveau)

1.4.11 *Vissersvaartuig:* elk vaartuig, dat gebezigd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee.

1.4.12 *Fluctuerend geluid:* geluid waarvan het niveau varieert. Het kan worden beschreven door middel van een gemiddelde variatie ten opzichte van een constant geluidniveau zoals in 1.4.31 is gedefinieerd en sluit impuls-geluid, zoals omschreven in 1.4.14 uit.

1.4.13 *Gehoorverlies:* gehoorverlies wordt beoordeeld aan de hand van een vergelijkingsgehoordrempel die in de ISO-Norm 389 (1975) volgens afspraak is omschreven. Het gehoorverlies komt overeen met het verschil tussen de gehoordrempel van de onderzochte persoon en de vergelijkingsgehoordrempel. ISO-Norm 1999 (1975) gaat uit van een gemiddeld verlies van 25 dB, berekend bij frequenties van 500, 1000 en 2000 Hz.

1.4.14 *Impuls-geluid:* geluid dat bestaat uit een of meer stoten geluids-energie, elk gedurende minder dan een seconde met een herhalingsfrequentie van minder dan 15 maal per seconde.

1.4.15 *Integrerende geluidniveaumeter:* een geluidniveaumeter die ontworpen of aangepast is voor het meten van het niveau van de effectieve A-gewogen geluiddruk.

1.4.16 *ISO-NR-waarde:* de waarde die verkregen wordt door de hoogste NR-kromme van de ISO-Norm R 1996-1971 die aan het octaaf band spectrum raakt, te bepalen.

1.4.17 *Ruimten voor machines:* alle ruimten waarin voortstuwingswerktuigen, ketels, oliestookinrichtingen, stoommachines en verbrandingsmotoren, gasturbines, generatoren en belangrijke elektrische werktuigen, olielaadstations, koelmachine-installaties, stabilisatieinrichtingen, luchtverversings- en luchtbehandelingsinstallaties zijn ondergebracht en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.

1.4. 18 *Verplaatsbare booreenheid:* een vaartuig dat geschikt is voor het uitvoeren van boorwerkzaamheden voor de opsporing of de winning van mineralen onder de zeebodem, zoals vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen, zwavel of zout.

1.4.19 *Brugvleugels:* de gedeelten van de brug van een schip die zich tot de zijden van het schip uitstrekken.

1.4.20 *Lawaai:* alle geluid dat kan leiden tot gehoorbeschadiging of dat schadelijk kan zijn voor de gezondheid of anderszins gevaar kan opleveren.

1.4.21 *Door lawaai veroorzaakt gehoorverlies:* gehoorverlies, ontstaan door beschadiging van zenuwcellen van het binnenoor, door geluid veroorzaakt.

1.4.22 *Geluidsniveau:* zie het A-gewogen geluidniveau (1.4.3).

1.4.23 *Voortstuwingsvermogen:* het door de fabrikant van de voortstuwingswerktuigen opgegeven maximaal continue vermogen.

1.4.24 *Incidentele blootstelling aan lawaai:* een blootstelling aan lawaai die niet meer dan eenmaal per week plaatsvindt.

1.4.25 *Passagiers:* alle personen aan boord met uitzondering van:
#1e. de kapitein en de schepelingen;
#2e. andere personen die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;
#3e. kinderen die op de dag van inscheping de leeftijd van een jaar nog niet hebben bereikt.

1.4.26 *Pijpenlegger:* een vaartuig dat speciaal gebouwd is voor, of wordt gebruikt bij, alle werkzaamheden die verband houden met het leggen van onderzeese pijpleidingen.

1.4.27 *Havenconditie:* de toestand waarbij alle, uitsluitend voor de voortstuwing van het schip noodzakelijke werktuigen tot stilstand zijn gebracht.

1.4.28 *Potentieel gevaarlijke geluidsniveaus:* de niveaus waarbij en waarboven personen die daaraan onbeschermd worden blootgesteld, blootstaan aan het gevaar van een door lawaai veroorzaakt gehoorverlies.

1.4.29 *Geluid:* energie die wordt voortgeplant door drukgolven in lucht of in andere stoffen en de objectieve oorzaak is van de gewaarwording van het horen.

1.4.30 *Geluiddrukniveau:* een maat voor het geluidniveau L, op een logaritmische schaal weergegeven door:

$$L=20 \lg \frac{p}{p0} \text{ dB}$$

waarin p = de effectieve waarde van de gemeten geluiddruk tussen 20 Hz en 20 kHz

p0= 20 x 10-6 pascal (referentiewaarde)

1.4.31 *Constant lawaai:* een geluid waarvan het niveau ten hoogste 5 dB (A) varieert, gemeten gedurende een minuut met een geluidniveaumeter op de stand "langzaam".

1.4.32 *Reizen van korte duur:* Reizen waarbij het schip in de regel niet zo lang achtereen onderweg is, dat voor de zeevarenden tijdens de reis nachtrust nodig is of dat zij langere perioden vrij van wacht dienen te zijn gedurende die reizen.

1.4.33 *Baggermaterieel:* elk schip dat door bouw en inrichting uitsluitend is aangewezen voor het verrichten van of voor het gebruik ten dienste van aannemerswerken van waterbouwkundige aard.

HOOFDSTUK 2 - METING

2.1 Algemeen

Wanneer het schip is afgebouwd, of zo spoedig mogelijk daarna, dienen de geluidniveaus in alle in hoofdstuk 4 omschreven ruimten te worden gemeten onder de in 2.2 en 2.3 beschreven bedrijfsomstandigheden en overeenkomstig het bepaalde in 4.3 op passende wijze te worden geregistreerd.

2.2 Bedrijfsomstandigheden op zee

2.2.1 Het schip waarop de metingen worden verricht, dient geladen te zijn of in ballast te varen.

2.2.2 De voortstuwingsinstallatie dient een vermogen te ontwikkelen dat ten minste tachtig procent van het voortstuwingsvermogen moet zijn. In het geval dat de voortstuwingswerktuigen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op een lager vermogen dan tachtig procent van het voortstuwingsvermogen zijn gewaardeerd en afgesteld, dient dit lagere vermogen te worden ontwikkeld. Verstelbare schroeven en Voith-Schneider propellors moeten in de stand voor normale vaart op zee geplaatst zijn.

2.2.3 Alle hulpwerktuigen, navigatie-instrumenten, radio- en radarinstallaties en dergelijke die op enig tijdstip tegelijk in gebruik kunnen zijn, dienen tijdens de gehele metingsperiode in werking te zijn.

2.2.4 Metingen in ruimten waarin zich noodgeneratoren, brandbluspompen of andere nooduitrusting bevinden, die in de regel alleen in noodgevallen of voor beproevingsdoeleinden in bedrijf gesteld worden, dienen uitgevoerd te

worden met deze werktuigen in bedrijf. Bij metingen in aangrenzende ruimten behoeven deze werktuigen echter niet in bedrijf te zijn, tenzij het waarschijnlijk is dat deze werktuigen gedurende andere perioden dan de hierboven genoemde in bedrijf zullen zijn.

2.2.5 Installaties voor mechanische ventilatie en luchtbehandeling dienen normaal in bedrijf te zijn, waarbij er rekening mee moet worden gehouden dat de capaciteit in overeenstemming dient te zijn met de ontwerpcondities.

2.2.6 Deuren en ramen behoren gesloten te zijn, behalve in gevallen waarin het vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering gebruikelijk is dat de deuren en ramen openstaan, zoals de deur aan lijzijde van het stuurhuis.

2.2.7 Ruimten dienen volledig te zijn ingericht. In ruimten zonder stoffering mogen metingen worden verricht, doch met het ontbreken daarvan mag geen rekening worden gehouden.

2.2.8 Op schepen die zijn uitgerust met voorzieningen zoals boegschroeven en stabilisatoren waardoor hoge geluidniveaus kunnen voorkomen wanneer deze in bedrijf zijn, dienen metingen uitgevoerd te worden op plaatsen rondom deze werktuigen wanneer deze in bedrijf zijn, alsmede in aangrenzende ruimten voor accommodatie en werkruimten.

2.3 **Bedrijfsomstandigheden in de haven**

2.3.1 De in 2.3.2, 2.3.3 en 2.3.4 voorgeschreven metingen dienen te geschieden onder havenconditie.

2.3.2 Metingen dienen te worden verricht als de laad- of losinstallaties van het schip in bedrijf zijn in die ruimten waarin de invloed van deze installaties merkbaar is. Geluid dat afkomstig is van buiten het schip gelegen geluidbronnen, dient overeenkomstig het bepaalde in 2.4.3 buiten beschouwing te worden gelaten.

2.3.3 Indien het schip wordt gebruikt voor het transport van voertuigen en indien tijdens het laden of lossen lawaai wordt veroorzaakt door die voertuigen, dienen de geluidniveaus in de laadruimten en de duur van de geluidsexpositie te worden gemeten. Deze geluidsexpositie dient te worden beoordeeld met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 5.

2.3.4 In ruimten voor machines dienen metingen te worden verricht, waarbij de hulpwerktuigen in bedrijf zijn onder havenconditie, indien aan het bepaalde in 5.3.1 met betrekking tot gehoorbescherming moet worden voldaan in plaats van aan het bepaalde in 4.2.1.1 tijdens onderhoud, revisie of soortgelijke havencondities.

2.4 **Toestand van de omgeving**

2.4.1 De waterdiepte onder de kiel van het schip en de aanwezigheid van grote reflecterende oppervlakkken in de nabijheid van het schip kunnen van invloed zijn op de afgelezen waarden en dienen derhalve te worden vermeld in het onderzoekrapport inzake geluidniveaus.

2.4.2 De meteorologische omstandigheden, zoals wind en regen, alsmede de gesteldheid van de zee behoren zodanig te zijn dat zij geen invloed hebben op de metingen. Windkracht 4 Beaufort en zeetoestand 3 mogen in het algemeen niet worden overschreden. Indien dit niet kan worden bereikt, behoren de werkelijke omstandigheden in het rapport te worden vermeld.

2.4.3 Geluid dat afkomstig is van buiten het schip gelegen geluidbronnen, bijvoorbeeld van personen en van constructie- en herstelwerkzaamheden, dient geen invloed te hebben op het geluidniveau aan boord van het schip op de meetplaatsen. Met betrekking tot constant achtergrondlawaai kunnen de afgelezen waarden desgewenst worden gecorrigeerd volgens het principe van het sommeren van geluidintensiteiten.

2.5 **Veilige meetomstandigheden**

Steekproeven dienen te worden genomen op plaatsen met een hoog geluidniveau, waarbij de meter wordt ingesteld op de stand "snel", teneinde de veiligheid van degene die de metingen verricht, te verzekeren.

2.6 **Meetprocedures**

2.6.1 Tijdens het meten van geluidniveaus mogen in de desbetreffende ruimte slechts de zeevarenden aanwezig zijn die nodig zijn voor de bediening van het schip, alsmede de personen die de metingen uitvoeren.

2.6.2 Gemeten dienen te worden geluidniveaus-A (in dB(A)) en zonodig tevens octaaf band niveaus voor de octaaf banden met midden frequenties 31,5 tot en met 8000 Hz. Het laatste teneinde de NR-waarden te bepalen overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 4.

2.6.3 De meter dient op de stand "langzaam" te worden ingesteld en de waarden dienen tot op een decibel nanwkeurig te worden afgelezen. De meettijd dient ten minste 5 seconden te zijn. Indien een meter fluctuaties van niet meer den 5 dB (A) aangeeft, dient het niveau te worden vastgesteld door visueel of anderszins het gemiddelde van de geluidniveaus te bepalen.

2.6.4 Indien de fluctuaties meer dan 5 dB(A) bedragen of indien het geluid cyclisch onregelmatig of intermitterend is, dient een integrerende geluidniveaumeter te worden gebruikt die is ingesteld op de A-schaal. De integrerende meting dient te geschieden gedurende een periode van ten minste 30 seconden

2.6.5 *Meting van de geluidbelasting*
Behalve de constante en varierende geluidniveaus kan desgewenst ook de geluidbelasting van de zeevaranden worden gemeten, zoals voorzien in 4.1.2.

2.7 **IJking**

De geluidniveaumeter dient te worden geijkt met behulp van het in 3.2.2 bedoelde ijkinstrument, direct voor en na afloop van de metingen.

2.8 Meetplaatsen

2.8.1 *Meetpunten*
Indien niet anderszins is vermeld, dienen de metingen te worden uitgevoerd met een microfoon op een hoogte tussen 1,2 en 1,6 m boven het dek. De afstand tussen twee meetpunten dient tenminste 2 m te bedragen en in grote ruimten waarin geen werktuigen staan opgesteld, dienen de metingen te geschieden met afstanden van ten hoogste 7 m, waarbij de plaatsen met de hoogste geluidniveaus moeten zijn inbegrepen. In grote laadruimten behoeven niet meer dan drie metingen te worden uitgevoerd. In geen geval mogen metingen worden verricht op een afstand van minder dan 0,5 m van de begrenzingen van een ruimte. De microfoonposities dienen in overeenstemming te zijn met het bepaalde in 2.8.2 tot en met 2.8.8.

2.8.2 *Ruimten voor accommodatie*
Een meting dient te worden verricht in het midden van de ruimte. De microfoon dient langzaam horizontaal en/of vertikaal te worden bewogen over een afstand van 1 m, waarna de gemiddelde waarde dient te worden genoteerd. Aanvullende metingen dienen op andere punten te worden uitgevoerd indien zich verschillen van meer dan 10 dB (A), in het geluidniveau binnen de ruimte voordoen, in het bijzonder in de nabijheid van de plaats waar het hoofd van een zittende of liggende persoon zich kan bevinden.

2.8.3 *Ruimten voor machines*
2.8.3.1 Metingen dienen te worden verricht op de voornaamste werk- en controleposities van het personeel in de ruimten voor machines en in de aangrenzende controlekamers, waarbij bijzondere aandacht moet worden geschonken aan telefoonstations en aan plaatsen waar mondelinge communicatie en geluidssignalen van belang zijn.

2.8.3.2 Metingen dienen in de regel niet te worden uitgevoerd op een afstand van minder dan 1 m van in bedrijf zijnde werktuigen of van dekken, schotten of andere grote oppervlakken of van luchtinlaten. Wanneer dit niet mogelijk is, dienen de metingen plaats te vinden op een plaats halverwege tussen de werktuigen en het nabijgelegen reflecterende oppervlak.

2.8.3.3 Metingen aan werktuigen die als geluidbron fungeren, dienen te geschieden op een afstand van 1 m daarvan. De metingen dienen uitgevoerd te worden op een hoogte van 1,2 m tot 1,6 m boven het dek, platform of bordes en wel als volgt:
.1 op een afstand van 1 m van, en met tussenruimten van ten hoogste 3 m rondom alle geluidbronnen, zoals:
- Hoofdvoortstuwingswerktuigen op elk niveau;
- Hoofdtandwielkasten;
- Uitlaatgasturbines;
- Separatoren;
- Generatoren en aggregaten;
- Stookplaatsen;
- Ventilatoren voor geforceerde en/of geïnduceerde trek;
- Compressoren; en
- Ladingen (met inbegrip van de aandrijfmotoren of -turbines).

Ten einde een onnodig groot en onpraktisch aantal metingen te vermijden bij grote motoren en in ruimten voor machines waarin het gemeten geluidniveau-A met de bovengenoemde tussenruimten niet in belangrijke mate varieert, is het niet nodig op elke genoemde plaats te meten. Op representatieve plaatsen en op plaatsen met de hoogste geluidniveaus dienen echter volledige metingen te worden verricht en geregistreerd, waarbij tenminste vier metingen op elk niveau worden uitgevoerd;

.2 bij plaatselijke controlestations, bijvoorbeeld bij de hoofdmanoeuvreerstand of de noodmanoeuvreerstand van het voortstuwingswerktuig en in de controlekamers;

.3 op alle andere plaatsen die niet in .1 en .2 zijn genoemd en waar zich in de regel personeel kan bevinden tijdens gewone inspectie-, regelings- en onderhoudswerkzaamheden;

.4 in alle toegangswegen die normaal in gebruik zijn op plaatsen met tussenruimten van ten hoogste 10 m, tenzij deze plaatsen onder. 1, .2 of .3 reeds aangeduid zijn;

.5 in ruimten binnen de ruimten voor machines, bijvoorbeeld werkplaatsen. Ten einde het aantal metingen te beperken, kan het aantal metingen worden verminderd zoals in .1 is omschreven, met dien verstande dat in totaal tenminste vier metingen (met inbegrip van die welke in deze paragraaf zijn omschreven) worden geregistreerd op elk niveau van de ruimten voor machines tot en met het bovenste dek.

2.8.4 *Werkruimten*
Het geluidniveau dient te worden gemeten op alle punten waar werkzaamheden worden verricht. Aanvullende metingen dienen te worden uitgevoerd in ruimten waarin gewerkt wordt, indien wordt verondersteld dat zich variaties in het geluidniveau voordoen in de omgeving waar het werk plaatsvindt.

2.8.5 *Ruimten die in de regel onbemand zijn*
2.8.5.1 Behalve in de in 2.8.2 tot en met 2.8.4 bedoelde ruimten dienen ook metingen te worden verricht op alle plaatsen met hoge geluidniveaus waaraan de zeevarenden, zelfs voor betrekkelijk korte perioden, kunnen worden blootgesteld, alsmede in alle met tussenpozen gebruikte ruimten voor machines, zoals ruimten waarin ladingpompen zijn opgesteld.

2.8.5.2 Ten einde het aantal metingen te beperken, behoeven geen metingen van geluidniveaus te worden verricht in ruimten die in de regel onbemand zijn, in ruimen, op dekken en in andere ruimten, die verwijderd zijn van geluidbronnen en waar na een voorlopig onderzoek blijkt dat de geluidniveaus ver beneden de in Hoofdstuk 4 voorgeschreven grenswaarde liggen.

2.8.6 *Open dekken*
Metingen dienen te worden verricht op alle plaatsen die voor recreatie bestemd zijn, en voorts op die plaatsen waar uit een voorlopig onderzoek blijkt dat de in 5.3.1 beschreven grenswaarden wellicht worden overschreden.

2.8.7 *Inlaat- en uitlaatopeningen*
Bij het meten van de geluidniveaus bij inlaat- en uitlaatopeningen van werktuigen en bij ventilatie-, luchtbehandelings- en koelinstallaties dient de microfoon zo mogelijk buiten de gasstroom te worden geplaatst op een

afstand van 1 m van de rand van de inlaat- of uitlaatopening, onder een hoek van 30° ten opzichte van de richting van de gasstroom en zo ver mogelijk verwijderd van reflecterende oppervlakken.

2.8.8 *Brugvleugels*
Op beide brugvleugels dienen metingen te worden uitgevoerd met dien verstande dat deze uitsluitend plaats dienen te vinden op een tijdstip dat de te meten brugvleugel zich aan de lijzijde van het schip bevindt.

HOOFDSTUK 3 - MEETAPPARATUUR

3.1 Omschrijving van de apparatuur

3.1.1 *Geluidniveaumeters*
Het meten van geluiddrukniveaus dient te geschieden met behulp van precisiegeluidniveaumeters, standaardgeluidniveaumeters en integrerende geluidniveaumeters die moeten voldoen aan het bepaalde in 3.1.4. Deze meters dienen te zijn vervaardigd volgens de normen van de IEC Publicatie 651 (1979)[2], type 0, 1 of 2.

3.1.2 *Octaafbandfilters*
Indien een octaafbandfilter afzonderlijk of tezamen met een geluidniveaumeter wordt gebruikt, dient deze te voldoen aan het bepaalde in de IEC Publicatie 225 (1966) [3].

3.1.3 *Microfoons*
Microfoons dienen van een type te zijn dat rondom gevoelig is; zij moeten voldoen aan de normen van de IEC Publicatie 179 (1973), de IEC Publicatie 651 (1979), klasse 1 of 2.

3.1.4 *Keuze van de apparatuur*
Het belangrijkste verschil tussen precisie- en standaardgeluidniveaumeters betreft de tolerantie die is toegestaan bij het A-filter. De toegestane toleranties zijn bij lage en hoge frequentie ruimer dan in het midden van het frequentiegebied. Als gevolg daarvan is de nauwkeurigheid van de meting van geluid afkomstig van middelgrote werktuigen met een precisiemeter (klasse 1) ca 1 dB(A) en met een standaardmeter (klasse 2) ca 3 dB(A). De standaardmeter heeft de neiging lagere waarden aan te geven dan de precisiemeter. Voor die gevallen waarin de geluidniveaus zich vermoedelijk dicht bij de voorgeschreven grenswaarden bevinden, wordt aanbevolen precisiemeters te gebruiken. Bij verschil van mening dienen de metingen altijd verricht te worden met een precisiemeter.

---

[2]) Aanbeveling voor geluidmeters.

[3]) Filters met een doorlaatbereik van een octaaf, een halve octaaf en een derde octaaf, bestemd voor het analyseren van geluiden en trillingen.

3.2 Gebruik van de apparatuur

3.2.1 Het meten van fluctuerende geluidniveaus
Bij het meten van fluctuerende geluidniveaus dient een integrerende geluidniveaumeter te worden gebruikt.

3.2.2 IJking
Een ijkbron dient te zijn goedgekeurd door de fabrikant van de desbetreffende geluidniveaumeter. IJkbronnen voor precisiegeluidniveaumeters dienen tot op ca 0,3 dB(A) nauwkeurig te zijn, voor standaardmeters tot op ca 0,5 dB(A).

3.2.3 Controle van meet- en ijkinstrument
De geluidniveaumeter en de ijkbron dienen tenminste elke twee jaar te worden teruggezonden aan de fabrikant of aan een andere bevoegde organisatie, die een ijking doet uitvoeren door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkend laboratorium.

3.2.4 Windscherm voor microfoons
Een microfoon-windscherm dient te worden gebruikt indien er metingen in de openlucht worden verricht, zoals op de brugvleugels of aan dek en onderdeks indien er sprake is van een aanzienlijke luchtbeweging. De invloed van het windscherm op het meetniveau van soortgelijke geluiden mag niet groter zijn dan 0,5 dB(A) onder omstandigheden zonder wind.

3.2.5 Meetapparatuur voor gebruik in gasgevaarlijke ruimten
Meetapparatuur dient niet te worden gebruikt in ruimten waarin brandbare gas/luchtmengsels aanwezig kunnen zijn, tenzij deze apparatuur van een goedgekeurd intrinsiek veilig type is.

3.2.6 Standaardgeluidniveaumeters
In alle situaties waarin een standaardgeluidniveaumeter (klasse 2) wordt gebruikt, dienen de afgelezen waarden te worden vermeerderd met 3 dB(A) als compensatie voor de geringere nauwkeurigheid van dit type instrument.

HOOFDSTUK 4 - MAXIMAAL TOELAATBARE GELUIDDRUKNIVEAUS

4.1 Algemeen

4.1.1 De in dit hoofdstuk voorgeschreven grenswaarden dienen te worden opgevat als maximale niveaus en niet als wenselijke niveaus. Waar zulks redelijk uitvoerbaar is, is het wenselijk dat het geluidniveau lager is dan de voorgeschreven grenswaarde.

4.1.2 Of aan de voor een werkruimte voorgeschreven grenswaarde wordt voldaan kan worden vastgesteld door meting van het constante, het fluctuerende, het equivalente continue of het effectieve geluidniveau in deze ruimte. In die gevallen waarin het equivalente continue of effectieve geluidniveau wordt gebruikt, dienen daarin alle in hoofdstuk 2 vereiste meetplaatsen te zijn begrepen. Indien het 24 uurs-equivalente continue of effectieve geluidniveau wordt gebruikt als basis om aan de voorschriften te voldoen, behoort de in hoofdstuk 5 gegeven grenswaarde voor dit niveau te worden toegepast.

4.1.3 Personeel dat ruimten binnengaat waarin het geluidniveau hoger is dan 85 dB(A), moet gehoorbeschermingsmiddelen dragen (zie hoofdstuk 5). De in 4.2.1.2 gegeven grenswaarde van 110 dB(A) berust op de veronderstelling dat er gehoorbeschermingsmiddelen worden gedragen die bescherming bieden overeenkomstig de in hoofdstuk 7 gestelde eisen voor oorkappen.

4.1.4 De grenswaarden worden gegeven geluidniveaus-A (zie 1.4.3).

4.1.5 In ruimten voor accommodatie waarin de dB(A)-grenswaarden worden overschreden en waarin een subjectief waarneembaar hinderlijk geluid van lage frequentie aanwezig is of duidelijk waarneembare tonen aanwezig zijn, dient de ISO-NR-waarde eveneens te worden bepaald. Aan de voorgeschreven grenswaarden kan geacht worden te zijn voldaan, indien de ISO-NR-waarde niet groter is dan de voorgeschreven waarde volgens de A-schaal, verminderd met 5.

4.1.6 In de in 4.2.1.2. beschreven ruimten voor machines waarin de werking van een installatie of werktuig of een onderdeel van een werktuig leidt tot de afgifte van een subjectief waarneembaar hinderlijk geluid van hoge frequentie en waarin het geluidniveau van 105 dB(A) wordt overschreden, dient de ISO-NR-waarde te worden bepaald. Ingeval de NR-waarde 105 wordt overschreden, zal de toelaatbaarheid van dit niveau worden bepaald door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4.2 Grenswaarden voor geluidniveaus

Voor de diverse ruimten worden de volgende grenswaarden voor geluidniveaus voorgeschreven:

4.2.1 *Ruimten voor machines* (zie 5.1)	dB(A)
.1 Ruimten voor machines (doorlopend bemand) 4)	90
.2 Ruimten voor machines (niet doorlopend bemand) 4)	110
.3 Controlekamers in de ruimten voor machines	75
.4 Werkplaatsen	85
.5 Niet-omschreven werkruimten 4)	90

4.2.2 *Navigatieruimten*	dB(A)
.1 Stuurhuis en kaartenkamers	65
.2 Luisterposten, met inbegrip van de brugvleugels en -ramen 5)	70
.3 Radiostations (met de radio-installatie in bedrijf, doch zonder geluidssignalen te produceren)	60
.4 Radarkamers	65

4.2.3 *Ruimten voor accommodatie*	dB(A)
.1 hutten en ziekenverblijven	60
.2 Eetzalen	65
.3 Recreatieruimten	65
.4 Ruimten voor dekrecreatie	75
.5 Kantoren	65

4.2.4 *Kombuizen en pantries*	dB(A)
.1 Kombuizen, zonder in bedrijf zijnde apparatuur voor voedselbereiding	75
.2 Uitgifteruimten en pantries	75

4.2.5 *Ruimten die in de regel niet bemand zijn* [4]		dB(A)
Niet nader omschreven ruimten (zie 5.1)	90	

4.3 Onderzoekrapport

4.3.1 Voor elk schip dient een onderzoekrapport inzake geluidniveaus te worden opgesteld. Het rapport dient gegevens te bevatten over de geluidniveaus in de diverse ruimten aan boord. In het rapport dient de afgelezen waarde op elk voorgeschreven meetpunt te worden vermeld. De punten dienen te zijn aangegeven op een algemeen plan of bij het rapport gevoegde indelingstekeningen van de accommodatie, of dienen anderszins kenbaar te zijn gemaakt.

4.3.2 Voor het onderzoekrapport dient bij voorkeur een standaardformulier te worden gebruikt [6].

4.3.3 In het onderzoekrapport dient het volgende te worden vermeld:
.1 bouwnummer, naam, brutotonnage, hoofdafmetingen en scheepstype;
.2 de hoofdkenmerken van de aan boord geplaatste werktuigen;
.3 naam van de scheepsbouwer en van de eigenaar van het schip;
.4 datum en tijdstip van de metingen;
.5 aard van de reis, de weersomstandigheden, de gesteldheid van de zee en de positie van het schip tijdens de metingen;
.6 waterdiepte onder de kiel tijdens de metingen;
.7 de voornaamste in 2.2 en 2.3 omschreven bedrijfsomstandigheden, met inbegrip van die onderdelen van de voortstuwingsinstallatie welke in bedrijf zijn en de bedrijfsomstandigheden daarvan;
.8 de naam en het adres van degenen die de metingen verrichten;
.9 het fabrikaat, het type en het serienummer van de gebruikte instrumenten;
.10 gegevens en datum van de ijking van de instrumenten;
.11 een lijst van de belangrijkste maatregelen die ter bestrijding van de geluidhinder aan boord van het schip zijn getroffen;
.12 overige bijzonderheden die van belang zijn, met inbegrip van afwijkingen van de in deze voorschriften voorgeschreven procedures en meetomstandigheden.

4.3.4 Een kopie van het onderzoekrapport dient aan boord van het schip te worden bewaard.

---

4) Er dienen gehoorbeschermingsmiddelen te worden gedragen, als het geluidniveau hoger is dan 85 dB(A) (zie 4.1.3).

5) Er dient tevens te worden voldaan aan IMO resolutie A.343(IX) Recommendation on Methods of Measuring Noise Levels at Listening Posts (Maximum 68 dB in de 250 Hz octaafband en 63 dB in de 500 Hz octaafband bij 3/4 van de normale dienstsnelheid). Ingevolge paragraaf (e) van Aanhangsel III van de van kracht zijnde Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, dient voldaan te worden aan het volgende: Het geluiddrukniveau van het eigen sein van het schip op luisterposten mag niet hoger zijn dan 110 dB(A) en voor zover uitvoerbaar niet hoger dan 100 dB(A).

6) Op aanvraag verkrijgbaar bij de Scheepvaartinspectie te Rotterdam.

HOOFDSTUK 5 - GRENSWAARDEN VOOR DE GELUIDBELASTING

5.1 Algemeen

De in hoofdstuk 4 vastgestelde grenswaarden betreffende het geluidniveau beogen te verzekeren dat bij inachtneming daarvan de zeevarenden niet worden blootgesteld aan een L_{eq} (24) van meer dan 80 dB(A), dat wil zeggen dat zij dagelijks of binnen een periode van 24 uur niet blootstaan aan een equivalent continue geluidniveau van meer dan 80 dB(A). In ruimten waarin het geluidniveau hoger is dan 85 dB(A), is het noodzakelijk gebruik te maken van geschikte gehoorbeschermingsmiddelen of tijdslimieten voor de blootstelling aan geluid vast te stellen, zoals in dit hoofdstuk wordt beschreven, ten einde te waarborgen dat een gelijkwaardige mate van bescherming wordt verkregen.

5.2 Gehoorbescherming en het gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen

Ten einde te kunnen voldoen aan de in dit hoofdstuk vermelde criteria voor de geluidbelasting, wordt het gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen die voldoen aan het bepaalde in hoofdstuk 7, toegestaan. In sommige gevallen waarin gehoorbeschermingsmiddelen worden vereist ten einde te voldoen aan het bepaalde in deze bijlage, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een gehoorbeschermingsprogramma en andere maatregelen doen uitvoeren.

5.3 Grenswaarden voor de geluidbelasting van zeevarenden

Zeevarenden mogen niet worden blootgesteld aan geluid van een hoger niveau en een langere duur dan wordt weergegeven in figuur 5.1 en wordt beschreven in 5.3.1 tot en met 5.3.5.

5.3.1 *Maximale geluidbelasting zonder gehoorbescherming (zone E, fig. 5.1)*
Zeevarenden mogen zonder gehoorbeschermingsmiddel niet worden blootgesteld aan geluidniveaus hoger dan 85 dB(A).

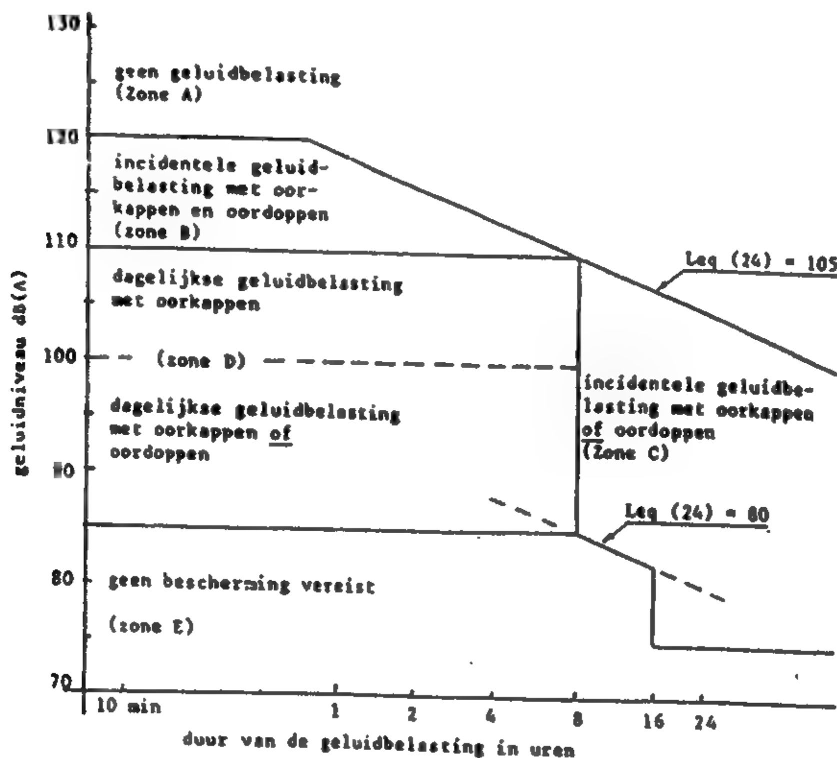
Indien zeevarenden langer dan 8 uur achtereen verblijven in ruimten met een hoog geluidniveau, mag een L_{eq} (24) van 80 dB(A) niet worden overschreden. Bijgevolg dient iedere zeevarende gedurende tenminste een derde deel van elk etmaal te verblijven in een omgeving met een geluidniveau van niet meer dan 75 dB(A).

5.3.2 *Maximale geluidbelasting met gehoorbescherming (zone A, fig. 5.1)*
In geen geval mag een zeevarende, zelfs indien hij gehoorbeschermingsmiddelen draagt, worden blootgesteld aan geluidniveaus hoger dan 120 dB(A) of aan een L_{eq}(24) hoger dan 105 dB(A).

5.3.3 *Dagelijkse geluidbelasting (zone D, fig. 5.1)*
Indien zeevarenden normaliter werkzaamheden verrichten (dagelijkse geluidbelasting) in ruimten met geluidniveaus binnen zone D, dienen gehoorbeschermingsmiddelen te worden gedragen, terwijl de uitvoering van een gehoorbeschermingsprogramma kan worden overwogen.

5.3.4 *Incidentele geluidbelasting (zone B, fig. 5.1)*
In zone B mogen zeevarenden alleen incidenteel aan geluidhinder worden blootgesteld, waarbij oorkappen en oordoppen samen dienen te worden gebruikt; indien de duur van de geluidbelasting wordt beperkt tot ten hoogste 10 minuten, zijn alleen oorkappen of oordoppen vereist.

5.3.5 *Incidentele geluidbelasting (zone C, fig. 5.1)*
In zone C is slechts incidentele geluidbelasting toegestaan, waarbij oorkappen of oordoppen dienen te worden gedragen.



Figuur 5.1 Geluidbelasting zones

5.4 **Grenswaarde voor het 24-uurs equivalent continue geluidniveau.**

Een andere mogelijkheid om te voldoen aan het bepaalde in 5.3 (fig. 5.1), houdt in dat een zeevarende zonder gehoorbescherming niet wordt blootgesteld aan een 24 uurs equivalent continue geluidniveau van meer dan 80 dB(A). Een zeevarende mag dagelijks ten hoogste 4 uur achtereen of 8 uur in totaal worden blootgesteld aan geluid in ruimten waarin het gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen is vereist. In die gevallen waarin ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld wordt dat de blootstelling aan geluid met tussenpozen plaatsvindt, mag een zeevarende niet zonder gehoorbeschermingsmiddelen worden blootgesteld aan een equivalent geluidniveau $L_{eq}(24)$ = 85 dB(A).

5.5 Gehoorbeschermingsprogramma

5.5.1 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een gehoorbeschermingsprogramma doen uitvoeren ten behoeve van die zeevarenden die aan de in 5.3.3 bedoelde geluidniveaus worden blootgesteld, ten einde hen vertrouwd te maken met het gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen en te wijzen op de gevaren van hoge geluidniveaus.

Daarbij kan tevens controle uitgeoefend worden op de gehoorscherpte. Een gehoorbeschermingsprogramma omvat o.a. het volgende:
.1 periodiek audiometrisch onderzoek dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dient te zijn;
.2 instructies aan personen welke blootgesteld staan aan hoge geluidniveaus, met betrekking tot de gevaren van langdurige blootstelling aan hoge geluidniveaus en inzake het juiste gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen;
.3 het bijhouden van een register van audiometrisch onderzoeken; en
.4 periodiek analyseren van de gegevens en van de gehoordrempel van personen met aanzienlijke gehoorverliezen.

Een facultatief onderdeel van een gehoorbeschermingsprogramma is het controleren van het 24-uurs equivalente continue of effectieve geluidniveau waaraan personen, die in ruimten met een hoog geluidniveau werken, worden blootgesteld. Voor een dergelijke controle dient het 24 uurs-equivalente continue of effectieve geluidniveau te worden berekend aan de hand van de gemeten duur van blootstelling aan constante geluidniveaus overeenkomstig het bepaalde in 2.6.5 of aan de hand van het gemeten equivalente continue geluidniveau van variërend geluid overeenkomstig het bepaalde in 2.6.4. Indien dit 24-uurs niveau niet voldoet aan de grenswaarde, dient de duur van de geluidsexpositie te worden gecontroleerd of dienen gehoorbeschermingsmiddelen te worden gedragen op passende tijdstippen, ten einde de geluidbelasting binnen de gestelde limiet te brengen.

HOOFDSTUK 6 - GELUIDISOLATIE TUSSEN RUIMTEN VOOR ACCOMMODATIE

6.1 Algemeen

Aandacht dient te worden geschonken aan de geluidisolatie tussen ruimten voor accommodatie, ten einde rust en ontspanning mogelijk te maken, zelfs als de activiteit in de aangrenzende ruimten doorgaat, zoals muziek, gepraat en laad- of loswerkzaamheden.

6.2 Geluidisolatie-index

6.2.1 De luchtgeluidisolatie voor schotten en dekken binnen de accommodatie dient tenminste te voldoen aan de volgende geluidisolatie-index (Rw) overeenkomstig de ISO-Norm R717/1-1982 [7])

Tussen hutten	Rw = 30
Tussen eetzalen, recreatieruimten enerzijds en hutten en ziekenverblijven anderziids	Rw = 45

[7]) ISO R717 Rating of sound insulation in buildings and building elements. Part 1: Airborne sound insulation in buildings and of interior building elements.

6.2.2 De luchtgeluidisolatie dient te worden bepaald met behulp van laboratoriumproeven volgens de ISO-Norm R 140/III [8]) zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

6.3 Montage van materialen

Er dient zorgvuldigheid te worden betracht bij de montage van materialen en bij de constructie van ruimten voor accommodatie ten einde zoveel mogelijk te voorkomen dat de in 6.2 genoemde isolatiewaarden ongunstig worden beinvloed.

HOOFDSTUK 7 - GEHOORBESCHERMING EN WAARSCHUWINGEN

7.1 Algemeen

Indien de toepassing van middelen ter bestrijding van geluid bij de bron het geluidniveau in een ruimte niet vermindert tot het in 4.1.3 voorgeschreven niveau, dienen aan de zeevarenden die deze ruimten moeten betreden, doeltreffende gehoorbeschermingsmiddelen te worden verstrekt, aangepast aan hun persoonlijke behoeften. De verstrekking van gehoorbeschermingsmiddelen dient niet te worden beschouwd als een vervangende maatregel voor de doeltreffende bestrijding van geluidhinder.

7.2 Aanbeveling voor gehoorbeschermingsmiddelen

7.2.1 Met gehoorbeschermingsmiddelen dienen tenminste de in tabel 7.1 vermelde niveauverlagingen te worden verkregen. De niveauverlaging, die getoetst moet worden aan de waarde in de tabel, wordt verkregen door de gemiddelde waarde van de met de gehoorbeschermingsmiddelen verkregen niveauverlaging te verminderen met de standaardafwijking gemeten volgens de ISO-Norm (DIS 4869) of een soortgelijke norm ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

7.2.2 Bij de vaststelling van de in Hoofdstuk 4 en 5.3 voorgeschreven criteria is aangenomen dat gehoorbeschermingsmiddelen ongeveer de volgende niveauverlagingen geven:

.1 oordoppen -20 dB(A)
.2 oorkappen -30 dB(A)
.3 oordoppen en oorkappen -35 dB(A)

Daarom dient voorzichtigheid te worden betracht bij het gebruik van oordoppen in ruimten met zeer hoge geluidniveaus (hoger dan 100 dB(A)), tenzij de niveauverlagingen van de gebruikte oordop de waarden van tabel 7.1 in voldoende mate overtreft of tenzij de van belang zijnde niveauverlagingen bij de afzonderlijke frequenties bekend zijn.

Tabel 7.1 - Werkelijke in het oor optredende niveauverlagingswaarden van gehoorbeschermingsmiddelen - dB

---

[8]) ISO R140/III Laboratory measurements of airborne sound insulation and of building elements.

Middenfrequentie van de octaafbanden - Hz

Type gehoorbeschermingsmiddel	125	250	500	1000	2000	3150	4000	6300
Oordoppen	0	5	10	15	22	22	22	22
Oorkappen	5	12	20	30	30	30	30	30

7.3 Keuze en gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen

De zeevarenden behoren te worden voorgelicht omtrent het juiste gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen.

7.4 Waarschuwingsborden

In ruimten waar het geluidniveau hoger is dan 85 dB(A), dienen bij de toegangen tot die ruimten waarschuwingsborden te worden aangebracht, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Indien slechts in een vrij klein gedeelte van een ruimte een dergelijk geluidniveau aanwezig is, dient op de desbetreffende plaats(en) op ooghoogte een waarschuwing te worden aangebracht, zichtbaar vanuit elke toegangsrichting.

7.5 Diverse apparatuur

In gevallen waarin handgereedschappen, keuken- en andere draagbare apparatuur bij normaal bedrijf geluidniveaus veroorzaken hoger dan 85 dB(A), dienen waarschuwingen te worden aangebracht.

HOOFDSTUK 8 - PROGNOSE

Voor de in hoofdstuk 4 omschreven ruimten dient een prognose van de geluidniveaus te worden opgesteld.
Deze prognose, met de bijbehorende berekeningen en een overzicht van de te nemen akoestische maatregelen, dient tijdig aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te worden overgelegd, doch uiterlijk in een zodanig stadium van de bouw, dat nog ingrijpende akoestische maatregelen kunnen worden getroffen.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 234/1988 (Wachtalarminstallatie voor schepen, geen vissersvaartuigen zijnde)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 234/1988 komt te luiden:

Artikel 1

De wachtalarminstallatie moet van een goedgekeurd type zijn en moet voldoen aan de volgende eisen:

1.1 de wachtalarminstallatie moet in- en uitgeschakeld kunnen worden door middel van een sleutelbediende schakelaar;

1.2 een dimbare controlelamp moet aangeven dat de wachtalarminstallatie in bedrijf is;

1.3 na het inschakelen van de wachtalarminstallatie moet een tijdmeetsysteem starten met een, door de kapitein instelbare, looptijd van maximaal 15 minuten;

1.4 dit tijdmeetsysteem moet op elk gewenst moment door middel van een terugsteldrukknop op nul kunnen worden teruggesteld, waarna de tijdmeting weer opnieuw moet beginnen;

1.5 aan het eind van de looptijd moet in het stuurhuis een zichtbaar en hoorbaar waarschuwingssignaal in werking treden;

1.6 indien niet binnen 60 seconden na het in werking treden van dit waarschuwingssignaal het tijdmeetsysteem door middel van de terugsteldrukknop op nul kan worden teruggesteld, moet een hoorbaar alarm worden gegeven in de verblijven van de daarvoor in aanmerking komende officieren; en

1.7 de terugsteldrukknop mag niet vanaf de normale navigatiepositie kunnen worden bediend.

Artikel 2

Een wachtalarminstallatie moet tevens voldoen aan het bepaalde in IMO-resolutie A.574(14), paragraaf 5, die als bijlage bij deze bekendmaking is gevoegd.

Artikel 3

De kapitein dient bij het instellen van de looptijd van het tijdmeetsysteem rekening te houden met de bestaande toestanden en omstandigheden en erop toe te zien dat de wachtalarminstallatie in werking is wanneer uitsluitend door de chef van de wacht op de brug wordt gelopen.

Artikel 4

Wachtalarminstallaties aangebracht vóór 1 augustus 1988 mogen aan boord gehandhaafd blijven.

Artikel 5

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst, met uitzondering van de bijlage bij deze bekendmaking, die in Nederland ter inzage ligt bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Willem Witsenplein 6 te Den Haag en bij de Scheepvaartinspectie, 's-Gravenweg 665 te Rotterdam.
Van de terinzagelegging van de bijlage in de Nederlandse Antillen en in Aruba zal mededeling worden gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 234/1988 (Stcrt. 1988, 142). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 5 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 14 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0567/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.576), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 1 en 2.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde wachtalarminstallaties aan boord van zeeschepen, geen vissersvaartuig zijnde, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 5 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 252/1990
(Schepen voor bijzondere doeleinden)

Het Hoofd van de Scheepvaartinpectie,

Gelet op artikel 174a van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 252/1990 komt te luiden:

HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN

1.1 Indien niet uitdrukkelijk in deze bekendmaking geregeld, gelden de voorschriften voor vrachtschepen zoals gesteld bij of krachtens het Schepenbesluit 1965.

1.2 *Toepasselijkheid*
Met inachtneming van het bepaalde in artikel 2 van de Schepenwet zijn de voorschriften van deze Bekendmaking van toepassing op "Schepen voor bijzondere doeleinden" gebouwd op of na 1 maart 1990, alsmede op schepen die op of na die datum worden verbouwd tot schip voor bijzondere doeleinden.

1.3 *Omschrijvingen*
Voor de toepassing van deze Bekendmaking wordt verstaan onder:

1.3.1 Bemanning: kapitein en schepelingen.
1.3.2 Bijzondere opvarenden: alle personen die niet zijn aangemerkt als passagier of als bemanning en die aan boord zijn in verband met de bijzondere doeleinden van het schip of vanwege de bijzondere aard van de aan boord van het schip uit te voeren werkzaamheden.
Indien in deze Bekendmaking het aantal bijzondere opvarenden wordt gehanteerd als parameter, dient in dat aantal te worden begrepen het aantal passagiers welk laatste aantal niet meer dan 12 mag bedragen.
1.3.3 Schip voor bijzondere doeleinden: een schip dat is gebouwd of geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard en dat als gevolg van zijn bestemming is ingericht voor meer dan 12 bijzondere opvarenden. Als "Schip voor bijzondere doeleinden" worden schepen van de volgende typen aangemerkt:
.1 Schepen voor onderzoek, voor wetenschappelijke expedities en voor inspectie- en onderhoudswerkzaamheden.
.2 Schepen voor opleiding van maritiem personeel.
.3 Walvisvaarders en visverwerkingsschepen die niet zijn ingericht voor het vangen van vis.
.4 Schepen voor verwerking van andere levende rijkdommen van de zee, die niet zijn ingericht voor het vangen daarvan.
.5 Andere schepen waarvan naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de kenmerken en gebruikswijzen soortgelijk zijn aan die van de schepen genoemd onder .1 tot en met .4.

1.3.4 Lengte (L): 96 percent van de lengte van de lastlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal, gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die zijn ontworpen met stuurlast, moet de lastlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de constructie waterlijn worden aangenomen.

1.3.5 Breedte (B): de grootste breedte van het schip, midscheeps gemeten op de buitenkant van de spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de huid bij een schip met een huid van een ander materiaal.

1.3.6 Permeabiliteit van een ruimte: de verhouding van de inhoud van die ruimte dat door water kan worden ingenomen tot de totale inhoud van die ruimte.

1.4 *Afwijkingen*

1.4.1 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor een schip voor bijzondere doeleinden dat is bestemd voor het maken van reizen in een beperkt vaargebied afwijking toestaan van de voorschriften van deze Bekendmaking, voorzover dit door hem in verband met de aard van het toegekende vaargebied verantwoord wordt geacht.

1.4.2 Indien een schip, geen schip voor bijzondere doeleinden zijnde, bij uitzondering een enkele reis als schip voor bijzondere doeleinden maakt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zulks toestaan onder voorwaarde dat de voorzieningen voor het ondernemen van zulk een reis voldoende zijn.

1.5 *Gelijkwaardige voorzieningen*

1.5.1 Waar in deze Bekendmaking een speciaal onderdeel, materiaal, toestel, apparaat, uitrustingsonderdeel of type daarvan wordt voorgeschreven, of dat enige bijzondere voorziening moet worden getroffen of aan enige procedure of inrichting moet worden voldaan, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat enig ander onderdeel, materiaal, toestel, apparaat, uitrustingsonderdeel of type daarvan wordt aangebracht of aan boord gebracht mits te zijnen genoegen door middel van beproeving of anderszins is aangetoond dat het niet minder doeltreffend is.

1.6 *Onderzoeken*

Ieder onderzoek van een schip voor bijzondere doeleinden volgens het bepaalde in het Schepenbesluit 1965 ten aanzien van vrachtschepen, geen tankschip zijnde, omvat tevens een onderzoek of het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bekendmaking.

1.7 *Certificaten*

1.7.1 In aanvulling op de in het Schepenbesluit 1965 voorgeschreven certificaten voor vrachtschepen moet een schip voor bijzondere doeleinden een "Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden" aan boord hebben. Dit certificaat wordt afgegeven nadat bij de onderzoeken als bedoeld in 1.6 is gebleken dat het schip volledig voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bekendmaking.

1.7.2 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven "Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden" zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn dan vijf jaar.

1.7.3 Het "veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden" moet jaarlijks door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat de inspectie als bedoeld in 1.6 van deze Bekendmaking heeft plaats gevonden. Deze inspectie dient jaarlijks te worden gehouden en wel tijdens de drie maanden die voorafgaan aan of volgen op de verjaardatum van het eerste onderzoek als bedoeld in 1.7.1 van deze Bekendmaking.

HOOFDSTUK 2 - STABILITEIT EN WATERDICHTE INDELING

2.1 De stabiliteit in intacte toestand van schepen voor bijzondere doeleinden moet voldoen aan het ter zake bepaalde in de Bekendmaking aan de scheepvaart no. 210/1987. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat voor schepen voor bijzondere doeleinden waarvan het ontwerp en de kenmerken overeenkomen met die van bevoorradingsschepen, alternatieve stabiliteits-criteria worden aangelegd indien deze naar zijn oordeel een gelijkwaardige veiligheid kunnen zeker stellen.

2.2 Een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor meer dan 200 bijzondere opvarenden, moet voldoen aan de voorschriften ten aanzien van waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand voor passagiers-schepen ingericht voor hetzelfde aantal passagiers, zoals aangegeven in Bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

2.2.1 De waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand van schepen voor bijzondere doeleinden die zijn ingericht voor niet meer dan 200 bijzondere opvarenden moeten zodanig zijn dat voor elke beladingstoestand voldaan wordt aan de standaard voor overleving als omschreven onder 2.5, bij een aangenomen schade in de zijde als omschreven in 2.3, op langsscheeps gelegen plaatsen als omschreven in 2.2.2 en 2.2.3. Deze eisen zijn bepalend voor de diepgang waarop het schip kan varen in enige beladingstoestand met dien verstande dat de diepgang nimmer groter mag zijn dan die behorend bij het minimum vrijboord zoals dat volgt uit de bepalingen van Bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

2.2.2 Voor een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden, moet worden aangenomen dat beschadiging optreedt langs de gehele scheepslengte tussen waterdichte dwarsschotten welke zijn geplaatst op een onderlinge afstand welke niet minder is dan de langsscheepse omvang van schade in de zijde als omschreven in 2.3.1. Beschadiging ter plaatse van de machinekamer behoeft evenwel niet te worden aangenomen.

2.2.3 Voor een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor meer dan 50 doch niet meer dan 200 bijzondere opvarenden moet worden aangenomen dat beschadiging optreedt langs de gehele scheepslengte tussen waterdichte dwarsschotten welke zijn geplaatst op een onderlinge afstand welke niet minder is dan de langsscheepse omvang van de schade in de zijde als omschreven in

2.3.1. Voor elk zulk schip voor bijzondere doeleinden met een lengte van 100 m of meer moet voorts worden aangenomen dat bij beschadiging in het voorschip tevens beschadiging van het voorpiekschot optreedt.

2.2.4 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor schepen voor bijzondere doeleinden met een lengte van niet meer dan 50 m en ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden afwijking toestaan van het bepaalde in deze Bekendmaking ten aanzien van waterdichte indeling, mits zulk een schip aan door hem in samenhang met het toegekende vaargebied te stellen eisen voldoet.
2.3 Met inachtneming van het bepaalde in dit hoofdstuk moet als omvang van de beschadiging worden aangenomen:

2.3.1 *Langsscheeps:* 1/3 $L^{2/3}$ of 14,5 m, welke van deze twee waarden de kleinste is.
2.3.2 *Dwarsscheeps:* B/5 of 11,5 m, welke van deze twee waarden de kleinste is (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de zomerlastlijn). Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan enige vermindering van de aangenomen dwarsscheepse omvang van de beschadiging toestaan indien de veilige bedrijfsvoering van de door het schip uit te voeren taken dit noodzakelijk maakt en zulks overigens door hem in verband met het toegekende vaargebied verantwoord voorkomt.
2.3.3 *Vertikaal:* vanaf de lijn van onderkant spanten op hart schip naar boven zonder beperking.
2.3.4 Indien een beschadiging van geringere omvang dan omschreven in 2.3.1, 2.3.2 en/of 2.3.3 een gevaarlijker toestand zou veroorzaken met betrekking tot slagzij of verlies aan stabiliteit, moet zulk een beschadiging in aanmerking worden genomen.
2.3.5 Indien pijpen, kokers, schachten of tunnels zijn gelegen binnen de aangenomen omvang van een beschadiging, moeten voorzieningen zijn getroffen die kunnen voorkomen dat andere compartimenten dan het als beschadigd aangenomen compartiment eveneens vervuld kunnen geraken.

2.4 Berekeningen moeten worden ingediend waaruit blijkt dat voldaan is aan het bepaalde in 2.2.1 waarin is rekening gehouden met de kenmerken van het ontwerp, de inrichting, vorm en inhoud van de als beschadigd aangenomen compartimenten, de verdeling van droge lading, de verdeling, soortgelijke gewichten en de invloed van vrije oppervlakken van vloeistoffen en die gebaseerd zijn op de volgende voorschriften.

2.4.1 De permeabiliteit van als beschadigd aangenomen ruimten dient als volgt te worden aangenomen:

Ruimten	**Permeabiliteiten**
Bestemd voor lading	te bepalen d.m.v. van berekening doch niet minder dan 0,60
Bestemd voor voorraden	0,60
Ingenomen door verblijven	0,95
Ingenomen door machines	0,85
Bestemd als lege ruimte	0,95

2.4.2 Indien als gevolg van een aangenomen schade een tank is lekgeraakt, moet worden aangenomen dat daarin eventueel aanwezige vloeistof geheel uit die tank is verdwenen en dat die tank is gevuld met zout water tot het niveau van de waterlijn van het schip in de eindtoestand na beschadiging.

2.5 Het schip heeft de voorgeschreven standaard van overleving indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

2.5.1 De waterlijn in beschadigde toestand vóór en/of tijdens het optreden van overvloeien moet beneden het laagste punt van enige opening zijn gelegen waardoor een verdergaand vervuld raken van compartimenten zou kunnen plaatsvinden. Tot zulke openingen behoren luchtpijpen, luchtkokers en openingen die zijn gesloten met deuren of luiken die dicht zijn tegen weer en wind echter met uitzondering van die openingen welke gesloten zijn door middel van waterdichte mangatdeksels, kleine waterdichte luikdeksels van ladingtanks die een grote mate van waterdichtheid van het dek waarborgen, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren en vaste lichtranden.

2.5.2 De hellingshoek ten gevolge van onsymmetrisch vollopen, vóórdat overvloeien plaatsvindt, mag niet groter zijn dan 20 graden terwijl deze hoek na overvloeien niet groter mag zijn dan:

7° - in het geval van vollopen tussen aangrenzende dwarsscheepse waterdichte schotten als vereist in 2.2.2 en 2.2.3

12° - in het geval van vollopen waarbij ingevolge het bepaalde in 2.2.3 schade aan het voorpiekschot tevens betrokken is. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een grotere hellingshoek toestaan, evenwel mag de hellingshoek in de eindtoestand na vollopen in geen geval meer dan 15 graden bedragen.

2.5.3 De aanvangsmetacenterhoogte van het schip in de eindtoestand van vollopen moet, in de statische evenwichtstoestand in geval van symmetrisch vollopen en in de rechte stand in geval van onsymmetrisch vollopen, niet minder zijn dan 0,05 m, berekend volgens de methode van constante waterverplaatsing en vóór passende maatregelen ter vergroting van de metacenterhoogte zijn genomen.

2.5.4 De kromme van armen van statische stabiliteit van het schip in de eindtoestand van vollopen moet een minimum bereik van 20 graden voorbij de evenwichtsstand hebben, waarbij de grootste waarde van de arm van statische stabiliteit binnen dat bereik een waarde van niet minder dan 100 mm moet hebben. Onbeschermde openingen mogen binnen dit bereik van reststabiliteit niet worden ondergedompeld, behalve wanneer de betrokken ruimte voor de berekeningen van de stabiliteit in beschadigde toestand is beschouwd als een ruimte die is volgelopen. Binnen dit bereik mogen alle openingen, die zijn opgesomd in 2.5.1 en andere openingen die waterdicht kunnen worden afgesloten, worden ondergedompeld.

2.5.5 De stabiliteit en de trim in beschadigde toestand moeten in de tussenliggende toestanden van vollopen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

2.6 Het ontwerp van het schip moet zodanig zijn dat onsymmetrisch vollopen zoveel mogelijk wordt beperkt als in overeenstemming is te brengen met een doelmatige indeling. Overvloei-inrichtingen moeten, voor zover praktisch uitvoerbaar, zodanig zijn uitgevoerd dat zij automatisch in werking treden. Indien evenwel afsluitmiddelen in overvloeiinrichtingen zijn aangebracht, moeten deze bedienbaar zijn vanaf een plaats boven het schottendek. Overvloei-inrichtingen en daarin aangebrachte afsluitmiddelen moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

2.7 Het bepaalde in de artikelen 9 t/m 12, 14, 15, 17 t/m 20, 22 t/m 25 van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 is op schepen voor bijzondere doeleinden van toepassing als onderstaand aangegeven:

.1 de artikelen 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 23a, 24 en 25 gelden, voor zover van toepassing, voor alle schepen die zijn ingericht voor ten hoogste 200 bijzondere opvarenden;

.2 artikel 10 geldt voor schepen die zijn ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden;

.3 artikel 11 geldt voor schepen die zijn ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden;

.4 artikel 15 geldt voor alle schepen, behoudens dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijkingen kan toestaan voor schepen voor bijzondere doeleinden met een lengte van niet meer dan 50 m.

2.8 *Lens- en ballastinrichtingen*

2.8.1 Een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 7, alsmede in de artikelen 14 tot en met 16 van bijlage III van het Schepenbesluit 1965.
Eveneens moet zijn voldaan aan het bepaalde in artikel 11 van die bijlage met dien verstande dat indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in verband met het bepaalde in 2.3.2 een geringere dwarsscheepse omvang van de beschadiging dan B/5 heeft toegestaan, voor de toepassing van het eerste lid onder a en het tweede lid van artikel 11 van bijlage III dezelfde geringere waarde dan één vijfde van de breedte van het schip kan worden aanvaard.
Voorts moet zijn voldaan aan het bepaalde in artikel 12 van bijlage III van het Schepenbesluit 1965.

2.8.2 Voor een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden en met een lengte van niet meer dan 50 m kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking worden toegestaan van het bepaalde in 2.8.1 voor zover het betreft de toepassing van het bepaalde in de artikelen 11 en 12 van bijlage III van het Schepenbesluit 1965 en door hem op grond van het bepaalde in de laatste zin van 2.2.1 voor zulk een schip afwijking is toegestaan van de eisen van deze Bekendmaking ten aanzien van waterdichte indeling.

2.8.3 Een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 13 van bijlage III van het Schepenbesluit 1965 met dien verstande dat indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in verband met het bepaalde in 2.3.2 een geringere dwarsscheepse omvang van de beschadiging dan B/5 heeft toegestaan, voor de toepassing van het eerste lid, onder a, en het tweede lid van artikel 11 van bijlage III dezelfde geringere waarde dan één vijfde van de breedte van het schip kan worden aanvaard.

HOOFDSTUK 3 - WERKTUIGLIJKE INRICHTINGEN

3.1 Het bepaalde in de artikelen 26 tot en met 28 alsmede in de artikelen 30 tot en met 39 van hoofdstuk C van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 is van toepassing.

3.2 *Stuurinrichting en roer*
Stuurinrichtingen en roeren moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 29 van hoofdstuk C van bijlage II van het Schepenbesluit 1965, met dien verstande dat stuurinrichtingen van schepen voor bijzondere doeleinden, die zijn ingericht voor niet meer dan 200 bijzondere opvarenden, voor zover van toepassing, moeten voldoen aan het bepaalde in lid 6.1.2 van artikel 29 van die bijlage, terwijl de stuurinrichtingen van schepen voor bijzondere doeleinden, die zijn ingericht voor meer dan 200 bijzondere opvarenden moeten, voor zover van toepassing, voldoen aan het bepaalde in lid 6.1.1 van artikel 29 van die bijlage.

HOOFDSTUK 4 - ELEKTRISCHE INSTALLATIES

4.1 Het bepaalde in de artikelen 40, 41, 44, 45a, 45b, 45c, 45d, 45e en 45f van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 is van toepassing.

4.2 *Elektrische Noodkrachtbron*
4.2.1 De elektrische noodkrachtbron aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden welke zijn ingericht voor het vervoer van niet meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan het bepaalde in artikel 43 of artikel 43a, al naar gelang van toepassing is, van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.
Daarenboven moeten zulke schepen voor bijzondere doeleinden met een lengte van meer dan 50 meter voldoen aan het bepaalde in lid 2.6.1 van artikel 42 van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

4.2.2 De elektrische noodkrachtbron aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden welke zijn ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan het bepaalde in artikel 42 van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

4.3 *Voorzorgsmaatregelen tegen gevaren van elektrische oorsprong*
4.3.1 Alle elektrische installaties aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden moeten voldoen aan het bepaalde in de leden 1 tot en met 10 en 12 van artikel 45 van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

4.3.2 Elektrische installaties aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden welke zijn ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden moeten daarenboven voldoen aan het bepaalde in lid 11 van artikel 45 van hoofdstuk D van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

HOOFDSTUK 5 - AANVULLENDE VOORZIENINGEN VOOR TIJDELIJK ONBEMANDE MACHINEKAMERS

Schepen voor bijzondere doeleinden ingericht voor niet meer dan 200 bijzondere opvarenden

5.1 De aanvullende voorzieningen voor tijdelijk onbemande machinekamers aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden, welke zijn ingericht voor niet meer dan 200 bijzondere opvarenden, moeten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 46 tot en met 53 van hoofdstuk E van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

Schepen voor bijzondere doeleinden ingericht voor meer dan 200 bijzondere opvarenden

5.2 De aanvullende voorzieningen voor tijdelijk onbemande machinekamers aan boord van schepen voor bijzondere doeleinden, welke zijn ingericht voor meer dan 200 bijzondere opvarenden, moeten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 46 tot en met 54 van hoofdstuk E van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

HOOFDSTUK 6 - BRANDBESCHERMING

6.1 Voor schepen die zijn ingericht voor meer dan 200 bijzondere opvarenden, zijn de voorschriften van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 voor passagiersschepen, ingericht voor meer dan 36 passagiers, van toepassing.

6.2 Voor schepen die zijn ingericht voor meer dan 50, doch niet meer dan 200 bijzondere opvarenden, zijn de voorschriften van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 voor passagiersschepen, ingericht voor niet meer dan 36 passagiers, van toepassing.

6.3 Voor schepen die zijn ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden zijn de voorschriften van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 voor vrachtschepen van toepassing.

HOOFDSTUK 7 - OPSLAG VAN ONTPLOFBARE STOFFEN

Schepen voor bijzondere doeleinden, die in verband met de aard van de werkzaamheden, zijn ingericht met bergplaatsen voor de opslag van ontplofbare stoffen, moeten naast het bepaalde in Hoofdstuk 6 van deze Bekendmaking daarenboven voldoen aan het bepaalde in de volgende voorschriften:

.1 artikel 131 van het Schepenbesluit 1965;

.2 de van toepassing zijnde artikelen van het Handboek Gevaarlijke Stoffen.

HOOFDSTUK 8 - REDDINGMIDDELEN

8.1 De bepalingen van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 zijn van toepassing op de volgende wijze.

8.2 Een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan de bepalingen in bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 voor passagiersschepen voor internationale reizen, geen korte internationale reizen zijnde.

8.3 Een schip voor bijzondere doeleinden dat is ingericht voor niet meer dan 50 bijzondere opvarenden moet voldoen aan de bepalingen in bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 voor vrachtschepen geen tankschepen zijnde. Indien zulk een schip evenwel voldoet aan de bepalingen voor de waterdichte indeling voor schepen ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat het schip is uitgerust met reddingmiddelen volgens 8.2.

8.4 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat aan boord van een zeil-opleidingsschip, ongeacht de tonnage, en ingericht voor meer dan 50 bijzondere opvarenden:

1 wordt volstaan met het bepaalde in artikel 20.1.5 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 (met inbegrip van het voorschrift betreffende een hulpverleningsboot);

2 aanvullend, voor iedere opvarende een overlevingspak (conform artikel 33 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965) aan boord is tenzij:

2.1 tewaterlatingsmiddelen beschikbaar zijn om de reddingvlotten te water te laten; of

2.2 het schip onafgebroken vaart in een warm klimaat waarin het gebruik van overlevingspakken door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onnodig wordt geacht.

8.5 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvullende reddingmiddelen voorschrijven indien de aard van de werkzaamheden van het schip en de in verband daarmede aan boord zijnde bijzondere opvarenden zulks nodig maken.

8.6 Wanneer de bepalingen van Bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 in deze Bekendmaking van toepassing zijn verklaard, moet voor de in die bijlage gebruikte term "passagier" worden gelezen "bijzondere opvarende".

HOOFDSTUK 9 - WEDERZIJDSE ERKENNING

9.1 Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

9.2 Met het in deze bekendmaking bedoelde certificaat worden gelijkgesteld certificaten afgegeven door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, welke certificaten zijn afgegeven op basis van onderzoekingen die aan gelijkwaardige eisen voldoen.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 252/1990 (Stcrt. 1990, 42). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).

De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In hoofdstuk 9 zijn bepalingen opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen, technische eisen, en certificaten.

De ontwerp-bekendmaking is op 25 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0649/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 10 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.577), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.

Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de hoofdstukken 2 tot en met 8.

Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde schepen voor bijzondere doeleinden, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.

In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn zijn in hoofdstuk 9 de bovengenoemde bepalingen betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften.

De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 255/1990
(Intacte stabiliteit van pontons, bestemd voor het vervoer van dekladingen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 67a, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 255/1990 komt te luiden:

Artikel 1
Algemeen

1.1 Definities

L : de lengte van de ponton, omschreven in artikel 2, eerste lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

B : de grootste breedte van de ponton, omschreven in artikel 2, vierde lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

H : de holte van de ponton naar de mal, omschreven in artikel 2, vijfde lid, van bijlage I, van het Schepenbesluit 1965;

C_b : de volheidscoëfficiënt, omschreven in artikel 2, zevende lid, van het Schepenbesluit 1965;

Δ_1 : deplacement met huid en aanhangselen in zoet water met een dichtheid van 1,000 t/m^3;

Δ_2 : deplacement met huid en aanhangselen in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3;

M_1 : moment nodig voor 1 cm totale trimverandering op de diepgangsschalen in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3;

X_b : drukkingspunt in lengte;

X_a : zwaartepunt van de lastlijn in lengte;

$\overline{KM}$: dwarsmetacentrum boven de basislijn.

1.2 Toepassing

De bepalingen van deze Bekendmaking zijn van toepassing op pontons, welke:
a. onbemand en gesleept vervoerd worden;
b. uitsluitend lading op dek vervoeren;
c. een C_b van 0,9 of groter hebben;
d. een B/H-verhouding van meer dan 3,0 hebben; en

e. geen luiken, anders dan luiken met een opening van ten hoogste 1,5 m^2 die dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten door middel van pakking en knevels, dan wel kleine, waterdicht afsluitbare mangaten, in het dek hebben.

Artikel 2
Diepgangsmetingen

In plaats van het houden van een hellingproef kan over het algemeen worden volstaan met het meten van de diepgangen van de ledige, gebruiksklare ponton en van de dichtheden van het omringende water, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. het zwaartepunt van de ledige, gebruiksklare ponton moet worden aangenomen ter hoogte van het dek. Een enigszins geringere hoogte van het zwaartepunt van de ledige, gebruiksklare ponton boven de basis (KG) kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, op grond van een overgelegde, gedetailleerde gewichtsberekening van de ponton, worden aanvaard;

b. de diepgangsmeting moet worden gehouden ten overstaan van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie. Uit de metingen van de diepgangen en de dichtheden van het omringende water moet het gewicht van de ledige, gebruiksklare ponton en de daarbij behorende ligging van het zwaartepunt in lengte worden bepaald.

Artikel 3
Stabiliteitsgegevens en -berekeningen

3.1 De volgende gegevens moeten ter keuring worden ingediend:

a. lijnenplan;

b. carènediagram[1] bevattende:
1° Δ_1-kromme;

2° Δ_2-kromme;

3° M_1-kromme;

4° X_b-kromme;

5° X_a-kromme;

6° $\overline{KM}$-kromme;

c. dwarskrommen[1] voor ten minste de hellingshoeken: 5, 10, 15, 20, 25, 30 en 45 graden;

d. verslag van diepgangsmeting, alsmede een berekening van het gewicht van de ledige, gebruiksklare ponton en de bijbehorende ligging van het zwaartepunt in lengte;

---

[1]Deze gegevens mogen ook in de vorm van daartoe geëigende tabellen worden ingediend.

e. de aangenomen of berekende waarde voor de ligging van het zwaartepunt van de ledige ponton in hoogte;

f. een beladingsdiagram, waaruit op eenvoudige wijze bij verschillende deplacementen de maximaal toelaatbare hoogte van het zwaartepunt van de deklading boven het dek kan worden gevonden.
Ook maximum KG-krommen of deadweight-momentkrommen kunnen voor dit doel worden aanvaard; en

g. de aan f. ten grondslag liggende berekeningen.

3.2 Bij het vervaardigen van de berekeningen, bedoeld onder 3.1, geldt het volgende:

a. met uitzondering van dekladingen hout als bedoeld onder c. van dit lid, mag het opdrijvend vermogen van dekladingen niet in rekening zijn gebracht;

b. de toename van het gewicht ten gevolge van de opname van water door de deklading, of de toename ten gevolge van ijsafzetting dan wel ten gevolge van door de lading ingesloten water, moet in rekening worden gebracht, waarbij onder andere het volgende geldt:
1° het gewicht van een deklast hout neemt ten gevolge van de opname van water door het hout met 10 percent toe;
2° het gewicht van een deklast pijpen moet worden vermeerderd met het gewicht van de hoeveelheid water dat zich tussen en in de pijpen kan verzamelen. Deze hoeveelheid bedraagt 30 percent van het netto-volume van de door de pijpen ingenomen ruimte en van de ruimte tussen pijpen;

c. het opdrijvend vermogen van dekladingen hout mag slechts in rekening zijn gebracht, indien de in de berekening aangenomen hoogte van de deklading niet groter is dan de hoogte van de deklading volgend uit 3.1, onder f., en:
1° de deklading bestaat uit los vervoerd gezaagd hout waarvoor een permeabiliteit van 0,25 is aangenomen; of
2° de deklading bestaat uit tot pakketten gebundeld gezaagd hout van dezelfde lengte (z.g. lengtepakketten) waarvoor een permeabiliteit van 0,50 is aangenomen;

d. de berekeningen moeten worden vervaardigd voor een diepgangsbereik dat zich tenminste uitstrekt van de diepgang van de ledige ponton tot de grootst toegekende diepgang;

e. als hellingshoek, waarbij de ponton vervuld raakt, moet de hoek worden aangehouden waarbij een niet-waterdicht afsluitbare opening te water geraakt. Een ontluchting met een automatisch werkend afsluitmiddel en een waterdicht mandeksel kunnen in dit verband als waterdicht worden beschouwd.

f. de invloed van de windvang moet in rekening worden gebracht. Bij het bepalen van deze invloed moet:

1° de winddruk constant worden gehouden, waarbij een gelijkmatige verdeling van de deklading over de gehele lengte van de ponton moet worden aangehouden;

2° als zwaartepunt van de lading een punt op de halve hoogte van de gelijkmatig verdeelde lading worden aangenomen;

3° als windarm de verticale afstand tussen het punt op halve diepgang en het zwaartepunt van het zijdelings windvangend oppervlak van de deklading worden aangehouden.

Artikel 4
Stabiliteitscriteria

4.1 Het oppervlak onder de kromme van armen van statische stabiliteit tot aan de hoek, waarbij de maximum arm optreedt, moet tenminste 0,08 mrad. bedragen;

4.2 De statische hellingshoek ten gevolge van een gelijkmatige winddruk van 0,54 kPa mag niet groter zijn dan de hoek, waarbij in de betreffende beladingstoestand de helft van het oorspronkelijke vrijboord resteert;

4.3 de omvang van de kromme van armen van statische stabiliteit moet ten minste bedragen:

- 20 graden voor pontons met een lengte L van 100 meter of minder;

- 15 + 0,1 x (150 - L) graden voor pontons met een lengte L van meer dan 100 meter, doch minder dan 150 meter;

- 15 graden voor pontons met een lengte L van 150 meter of meer.

Artikel 5

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 255/1990 (Stcrt. 1990, 117). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 5 is een bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen betreffende de wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 25 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0650/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG.
De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.578), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 3 en 4.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde pontons bestemd voor het vervoer van deklading zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 5 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 256/1990
(Middelen voor het terugzetten van vrije-valreddingboten)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 4, tweede lid en artikel 15 , achtste lid van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 256/1990 komt te luiden:

Artikel 1 **Omschrijvingen**

1.1 **terugzetmiddel**: een middel, gebruik makend van lopers en lieren, waarmede de vrije-valreddingboot na een oefening kan worden opgehesen en teruggezet op het tewaterlatingsmiddel voor vrije val en waarmede in de uitzonderlijke omstandigheid van obstakels in of op het water de vrije-valreddingboot te water kan worden gebracht;

1.2 **vrije-valreddingboot**: een groepsreddingmiddel dat te water wordt gelaten door middel van een tewaterlatingsmiddel voor vrije val;

1.3 **tewaterlatingsmiddel voor vrije val**: een middel waarmede een vrije-valreddingboot te water kan worden gelaten door middel van een vrije val vanaf een hellend vlak;

1.4 **werkbelasting**: het gewicht van de volledig uitgeruste vrije-valreddingboot met volle bezetting, waarbij iedere persoon 75 kg weegt;

1.5 **uiterste binnenboord positie**: de positie van het terugzetmiddel waarbij de vrije-valreddingboot na terugzetten op het tewaterlatingsmiddel voor vrije val kan worden ontkoppeld van het terugzetmiddel;

1.6 **uiterste buitenboord positie**: de uit oogpunt van sterkte ongunstigste positie waarbij de te water liggende vrije-valreddingboot kan worden aangekoppeld en opgehesen, waarbij de boot voldoende vrij blijft van het schip om beschadiging te voorkomen.

Artikel 2 **Algemene eisen**

2.1 Het terugzetmiddel moet zo zijn uitgevoerd dat de daarmee bediende, volledig uitgeruste vrije-valreddingboot met de bedieningsbemanning, zonder trim of slagzij van het schip op veilige en doeltreffende wijze, door middel van een krachtbron, op het tewaterlatingsmiddel voor vrije val kan worden teruggezet.

2.2 Het terugzetmiddel moet zo zijn uitgevoerd dat de volledig uitgeruste vrije-valreddingboot, zonder trim of slagzij van het schip, op veilige en doeltreffende wijze, zonodig door gebruik te maken van een krachtbron, te water kan worden gebracht:

a. met de volle bezetting, en
b. zonder personen in de vrije-valreddingboot.

2.3 Het terugzetmiddel moet zo zijn uitgevoerd dat de onbelaste loper kan worden afgevierd ten einde de vrije-valreddingboot, na een oefening, te kunnen aanslaan.

2.4 Het terugzetmiddel moet zo zijn ingericht dat de bediening hiervan, zowel tijdens het terugzetten als tijdens het te water brengen van de vrije-valreddingboot, vanaf een plaats aan dek door één persoon kan plaatsvinden. De vrije-valreddingboot is steeds zichtbaar voor degene die het terugzetmiddel aan dek bedient.

2.5 Het terugzetmiddel moet zo zijn geconstrueerd dat er een minimum aan onderhoud nodig is. Alle onderdelen die regelmatig onderhoud door de bemanning behoeven, zijn goed bereikbaar en gemakkelijk te onderhouden.

2.6 Ieder terugzetmiddel moet, voor zover uitvoerbaar, ook bij ijsafzetting doeltreffend blijven werken.

Artikel 3 **Constructie en sterkte van terugzetmiddelen**

3.1 Een terugzetmiddel met toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, moet sterk genoeg zijn om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

3.2 Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, sluitingen, bevestigingen en alle benodigdheden die in verband met het terugzetten en eventueel te water brengen worden gebruikt, moeten zijn ontworpen met een minimum veiligheidsfaktor gebaseerd op de werkbelasting en de treksterkte van het materiaal dat voor de constructie wordt gebruikt. Voor alle structurele onderdelen van terugzetmiddelen en de daartoe behorende lieren moet een minimum veiligheidsfaktor van 4,5 en voor alle lopers, kettingen, sluitingen en blokken moet een minimum veiligheidsfaktor van 6 worden toegepast.

3.3 Tenzij een doeltreffende compensatie is aangebracht, moeten de lopers bij het gebruik van een meervoudige trommellier zo zijn ingericht dat zij bij het ophijsen gelijkmatig met dezelfde snelheid van de trommel opwinden en dat zij bij het eventueel afvieren gelijkmatig met dezelfde snelheid afwinden.

3.4 Het terugzetmiddel moet, waar nodig, zijn voorzien van veiligheden die automatisch de drijfkracht bij overbelasting uitschakelen, tenzij de krachtbron zodanig is ontworpen dat een dergelijke overbelasting wordt voorkomen.

3.5 Op het terugzetmiddel zijn remmen aangebracht die het eventueel afvieren van de vrije-valreddingboot kunnen stoppen en deze met volle bezetting en volledige uitrusting beladen veilig kunnen vasthouden; de remblokken zijn waar nodig beschermd tegen water en olie.

3.6 Met de hand bedienbare remmen zijn zo aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan, of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de afvierstand houdt.

3.7 De lierremmen van het terugzetmiddel zijn sterk genoeg om:

a. een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van tenminste 1,5 maal de werkbelasting, en

b. een dynamische beproeving te doorstaan met 1,1 maal de werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.

3.8 Lopers moeten van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad zijn vervaardigd.

3.9 Onderblokken of enkele lopers mogen niet zijn voorzien van haken, anders dan veiligheidshaken.

Artikel 4 **Prototype-testen van terugzetmiddelen**

4.1 Terugzetmiddelen moeten, met uitzondering van de lierremmen, worden onderworpen aan een proefbelasting van 2,2 maal de werkbelasting in de uiterste buitenboord positie. Deze beproeving mag niet resulteren in blijvende vervorming of andere schade. Deze prototype-test mag tegelijkertijd met de in 5.1 omschreven test plaatsvinden.

4.2 Een gewicht overeenkomend met 1,1 maal de werkbelasting moet door het terugzetmiddel van de uiterste binnenboord positie worden verplaatst naar de uiterste buitenboordpositie, waarbij de wijze van bediening overeenstemt met die aan boord. Deze beproeving mag niet resulteren in blijvende vervorming of andere schade.

4.3 Liertrommels moeten tot het maximaal toegestane aantal windingen worden opgewonden, waarna de aangebrachte proeflast van 1,5 maal de werkbelasting door de rem moet worden gehouden. De proeflast moet vervolgens ten minste over een hoogte, overeenkomend met één omwenteling van de liertrommel worden afgevierd.
Een proeflast van maximaal 1,1 maal de werkbelasting moet dan bij de maximum afviersnelheid over een hoogte van ten minste 3 m worden afgevierd en vervolgens gestopt door abrupt met de hand te remmen. De proeflast mag niet meer dan 1 m afvieren na het bedienen van de rem. Deze proef wordt een aantal malen herhaald.

4.4 Indien de lier is uitgerust met een aan weer en wind blootgestelde rem, moet één van deze proeven worden uitgevoerd met een natgemaakte rem. In dat geval mag evenwel de remweg van 1 m worden overschreden. In de verschillende proeven moet een cumulatieve afvierhoogte van ten minste 150 m worden bereikt. De goede werking van de lier bij een last overeenkomend met het gewicht van de volledig uitgeruste vrije-valreddingboot, zonder personen, wordt eveneens aangetoond.

4.5 Na beëindiging van de onder 4.4 genoemde beproevingen moet de lier worrden gedemonteerd voor inspectie.

Artikel 5 **Productie- en installatiebeproeving voor terugzetmiddelen**

5.1 Elk terugzetmiddel, met uitzondering van de lier, moet worden beproefd met een proefbelasting in de uiterste buitenboordpositie van 2,2 maal de werkbelasting. Het terugzetmiddel mag noch beschadigd raken noch blijvend vervormen. Lieren met de daarbij horende remmen moeten worden beproefd door middel van een statische belasting van 1,5 maal de werkbelasting. Alle gegoten onderdelen moeten worden beklopt teneinde vast te stellen dat zij zonder insluiting, breuk of andere tekortkomingen zijn.

5.2 De vrije-valreddingboot, met de normale uitrusting of een daarmee gelijkstaand gewicht en een over de boot verdeeld gewicht overeenkomend met het gewicht van het aantal personen, elk wegende 75 kg, waarvoor de boot is bestemd vermeerderd met 10% van de werkbelasting, of een hiermee equivalent testgewicht, moet worden afgevierd door middel van de bediening aan dek. Als de boot de maximaal bereikbare afviersnelheid heeft bereikt moet abrupt worden geremd om aan te tonen dat de bevestiging van het terugzetmiddel en de lier aan de scheepsconstructie voldoet.

5.3 Indien de lierrem aan weer en wind is blootgesteld, moet de beproeving volgens 5.2 worden herhaald, waarbij de remvoering is natgemaakt.

5.4 Het terugzetten en het veilig stuwen en borgen van de vrije-valreddingboot op het tewaterlatingsmiddel moet worden aangetoond. Aangetoond moet worden dat de boot gedurende het aanslaan en de daarop volgende terugzetoperatie goed zichtbaar is voor de persoon aan dek die het terugzetmiddel vanaf dek bedient.

5.5 De goede werking van veiligheden ter voorkoming van overbelasting moet worden aangetoond.

5.6 Het naar de uiterste buitenboordpositie brengen van het terugzetmiddel en het afvieren van de onbelaste loper, teneinde de boot weer na een oefening te kunnen aanslaan, moet worden gedemonstreerd.

Artikel 6 **Wederzijdse erkenning**

Met de in deze bekendmaking vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 256/1990 (Stcrt. 1990, 137). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 6 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 25 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0642/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.579), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) (nr. 97.579). Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 2 tot en met 5.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlandse en ingevoerde middelen voor het terugzetten van vrije-valreddingboten, zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 6 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

1 Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

Bekendmaking aan de scheepvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de scheepvaart no. 260/1990
(Aanbrengen van lichtterugkaatsend materiaal op reddingmiddelen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 30, eerste lid, onder 1.7, van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de scheepvaart no. 260/1990 komt te luiden:

Artikel 1

Lichtterugkaatsend materiaal als bedoeld in artikel 30.1.7 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 moet worden beproefd en op de reddingmiddelen worden aangebracht op de wijze als aangegeven in de als bijlage bij deze bekendmaking gevoegde IMO-resolutie A.658(16).

Artikel 2

In aanvulling op het gestelde in de paragrafen 1 en 7 van de Annex I en punt 7 van de Annex II van IMO-resolutie A.658(16) moet, indien er meer dan één reddingboot aan boord is geplaatst, het bootnummer met een cijferhoogte van ten minste 300 mm, bovenop de overkapping zijn aangebracht met gebruikmaking van lichtterugkaatsend materiaal.

Artikel 3

Met de in deze bekendmaking bedoelde materialen worden gelijkgesteld materialen die rechtmatig zijn geproduceerd of in de handel zijn gebracht in een andere lid-staat van de Europese Unie, dan wel zijn geproduceerd in een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, en die ten minste aan gelijkwaardige technische eisen voldoen.

Artikel II

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba worden geplaatst, met uitzondering van de bijlage bij deze bekendmaking die in Nederland ter inzage ligt bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Willem Witsenplein 6 te Den Haag en bij de Scheepvaartinspectie, 's-Gravenweg 665 te Rotterdam.
Van de terinzagelegging van de bijlage in de Nederlandse Antillen en in Aruba

zal mededeling worden gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

Moerkapelle, 22 december 1997,
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen.

Toelichting

Deze Bekendmaking aan de scheepvaart strekt tot het opnieuw vaststellen van Bekendmaking aan de scheepvaart no.260/1990 (Stcrt.1990, 200). Het ontwerp van die bekendmaking werd niet genotificeerd overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109)[1]. Om alsnog aan de verplichting tot notificatie te voldoen is deze bekendmaking in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd (zie ook kamerstukken II 1996/1997, 25 389).
De tekst van de bekendmaking is identiek aan de tekst van de oorspronkelijke bekendmaking, behoudens het volgende. In artikel 3 is een bepaling opgenomen betreffende wederzijdse erkenning van technische normen en technische eisen.
De ontwerp-bekendmaking is op 25 augustus 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienr. 97/0644/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van de eerdergenoemde richtlijn nr. 83/189/EEG. De ontwerp-bekendmaking is op 1 oktober 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienr. G/TBT/Notif.97.580), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235).
Een aankondiging van de ontwerp-bekendmaking is gepubliceerd in Stcrt. 1997, 197.
Deze notificaties zijn noodzakelijk aangezien de bekendmaking technische voorschriften bevat in de zin van richtlijn nr. 83/189/EEG, zoals gewijzigd, en als bedoeld in voornoemde overeenkomst. Als technische voorschriften kunnen worden aangewezen de artikelen 1 en 2.
Deze voorschriften, die zonder onderscheid van toepassing zijn op Nederlands en ingevoerd lichtterugkaatsend materiaal op reddingmiddelen aan boord van zeeschepen zijn uit hoofde van een doeltreffende bescherming van de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen noodzakelijk. Ook zijn zij evenredig aan de met deze voorschriften beoogde doelen. Voor zover deze bekendmaking kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van de bovengenoemde belangen.
In het kader van de notificatie ingevolge de richtlijn is in artikel 3 de bovengenoemde bepaling betreffende wederzijdse erkenning opgenomen met het oog op de geharmoniseerde toepassing van technische voorschriften. De WTO-notificatie-procedure heeft niet geleid tot wijziging van de ontwerp-bekendmaking.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
ir H.G.H. ten Hoopen

---

1. Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 94/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100). Een bijgewerkte integrale tekst van de richtlijn is gepubliceerd in PbEG 1997, C 78.

MINISTERIELE REGELING
VAN 11 SEPTEMBER 1999
DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN:

In overweging genomen hebbende:
dat het wenselijk is de hoogst toelaatbare groothandels- en kleinhandelsprijzen voor bepaalde aardolieprodukten zoals vastgelegd in de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) te wijzigen;

HEEFT BESLOTEN:

Artikel I

Artikel 2 van de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) komt voor wat betreft het gedeelte dat betrekking heeft op de verkoopprijzen van benzine, gasolie en kerosine als volgt te luiden:

Het is verboden in Aruba de navolgende aardolieprodukten te verkopen tegen een hogere groothandels- of kleinhandelsprijs per liter dan hieronder aangegeven:

Groothandelsprijs:	
Benzine Unleaded-regular	: 108,7 cent
Benzine Unleaded-premium	: 111,1 cent
Gasolie (Texaco)	: 75,2 cent
Gasolie (Coastal)	: 73,1 cent
Kerosine	: 69,6 cent
Kleinhandelsprijs:	
Benzine Unleaded-regular	: 118,6 cent
Benzine Unleaded-premium	: 121,0 cent
Gasolie (Texaco)	: 83,5 cent
Gasolie (Coastal)	: 81,4 cent
Kerosine	: 78,3 cent

Artikel II

Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de dag van haar plaatsing in de Landscourant van Aruba en indien die dag na 8 september 1999 ligt, dan werkt deze regeling terug tot en met 8 september 1999.

L.G. Beke-Martinez